DEUTSCHE EISENBAHN-STATISTIK: FÜR D. BETRIEBS-JAHR .... 1866...

Digitized by Google

Inhalt.

		Seite
	Einleitung	3
Abschnitt A.	Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen	5
Abschnitt B.	**Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.**	
I.	Allgemeine Beschreibung der Bahn.	
	A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.)	—
	B. Oberbau (Konstruktion desselben)	—
	C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven	—
	D. Telegraphen	—
II.	Anlage-Kapital	20
Abschnitt C.	**Transportmittel.**	
I.	Bestand derselben (nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).	28
II.	Anschaffungskosten der Transportmittel	40
Abschnitt D.	**Betriebs-Resultate.**	
I.	Leistungen der Transportmittel.	
	A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.)	46
	B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.)	58
II.	Personen- und Güterverkehr.	
	A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w.	66
	B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag	76
III.	Depeschen-Verkehr	84
IV.	Finanz-Ergebnisse.	
	A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen)	86
	B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung)	91
	C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc.	102
	D. Reservefonds	105
	E. Erneuerungsfonds	105
V.	Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre	108
Abschnitt E.	**Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.**	
I.	Unfälle A. bei fahrenden Zügen	114
	B. auf den Bahnhöfen	120
II.	Achsbrüche	124
III.	Schienenbrüche	128
IV.	Verkehrsstörungen	128
Abschnitt F.	**Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.**	
I.	Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).	
	A. Oberleitung	—
	B. Spezielle Beaufsichtigung	—
	C. Stations-Verwaltung	—
	D. Telegraphie	—
	E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine	—
	F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
II.	Bei der Transport-Verwaltung.	
	A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs	—
	B. Executiver Betriebsdienst	—
	C. Maschinen- und Wagenverwaltung	—
	D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
III.	Bei der allgemeinen Verwaltung.	
	A. Haupt- (oder Central-) Büreau	—
	B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen)	—
	C. Haupt- (oder Central-) Kasse	—
	D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien)	—
	E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind	—
IV.	Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.	
	A. Angestellte	—
	B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
Abschnitt G.	**Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**	131

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

A.	Deutsche Eisenbahnen	137
B.	Oesterreichische Eisenbahnen	199
C.	Fremdländische Eisenbahnen	212

Digitized by Google

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{96614}$ Pariser Fuß = 0,$_{313452}$ Meter = 31,$_{345334}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7662425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1969}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,$_{48}$ Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,

$$\left\{\begin{array}{l} 1 \text{ Kilometer} = 1000 \text{ Meter}, 1 \text{ Meter} = 100 \text{ Centimeter} = 1000 \text{ Millimeter}, \\ 1 \text{ Oesterr. Meile à } 4000 \text{ Wr. Klafter} = 7586,_{66} \text{ Meter} = 1,_{00719} \text{ Preuß. Meilen} \\ \text{à } 7532,_{48} \text{ Meter}, \end{array}\right\}$$

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{030914}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{338929}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,

(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1863 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, der Jahrgang 1864 dagegen die Nachrichten über das Beamten-Personal.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von Nr. 1—53, die Oesterreichischen von Nr. 54—67 und die Fremdländischen von Nr. 68—70 aufgeführt.

VI. Außer den in den Tabellen benannten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1866 noch an:

a) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe ist Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", sie führt von Priestewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist 0,$_{64}$ Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, dagegen keine eigenen Personen- und Güterwagen, erhält diese vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

b) Die Kirchheimer Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, von Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) über Oethlingen nach Kirchheim u. T. führt, 0,$_{87}$ Meilen lang und am 21. September 1864 dem Betriebe übergeben ist. Die Gesellschaft besitzt 2 Lokomotiven und 8 vierrädrige Personenwagen, dagegen keine Güterwagen, diese werden ihr vielmehr von der Württembergischen Staats-E. gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

c) Die Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, 0,$_{64}$ Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 6 Güterwagen. Den Betrieb, welcher früher verpachtet war, hat die Gesellschaft am 1. Februar 1866 wieder für eigene Rechnung übernommen, im Jahre 1866 also nur 11 Monate geführt.

Digitized by Google

Da die vorgenannten 3 Bahnen lediglich lokalen Interessen dienen und ihre Verhältnisse von denen der übrigen Vereinsbahnen wesentlich verschieden sind, die betreffenden Verwaltungen also die statistischen Notizen nicht in dem Umfange liefern können, wie die übrigen Bahnverwaltungen, diese Notizen auch — selbst wenn sie vorlägen — wegen der geringen Ausdehnung dieser Bahnen (weniger als 1 Meile) zu Vergleichungen mit den übrigen Vereinsbahnen, bei welchen die Meile als Vergleichungs-Maaßstab dient, nicht geeignet wären, so haben die vorgenannten 3 Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.	2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten Carlsruhe	—	11*	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst. München	—	10*	914—3428	—
3	Bebra-Hanauer	Kgl. Direktion für den Bau der Bebra-Hanauer-E. Kassel	—	—	—	—
4	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn und Post-Direktion Braunschweig	2	5	1300—3000	—
5	Friedrich Franz-E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenb. Malchin	—	2	1500—2500	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover	—	8	—	—
7	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn Darmstadt	—	3	1486—1657	—
8	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn Kassel	—	4	1000—1500	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion Wiesbaden	—	2	1543	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E. Berlin	—	4	1200—2400	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn Bromberg	—	6	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn Münster	—	3	1300—2000	—
14	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion Dresden	—	4	1500—2950	—
15	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion Leipzig	1*	5	1900—2650	—
16	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion Stuttgart	2*	6	686—2286	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld	—	10	720—2000	—
18	a. Göß.-Geraer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion Leipzig	—	—*	—*	—
	b. Greiz-Brunner					
19	a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion Dresden	—	—*	—*	—
	b. Zittau-Reichenberger					
20	a. Oberschlesische	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn Breslau	—	6*	1000—2000	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer					
	c. Stargard-Posener					
21	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion Saarbrücken	—	4	600—2000	—
22	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn Ratibor	—	3*	600—1900	—
	b) in Privatverwaltung.					
23	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G. Aachen. Mastricht.	5 5	—	—	—*
24	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn Dresden	—	4	200—250	1260—2520
25	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G. Altona	—	5	525—2800	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. k. priv. Bayerischen Ostbahnen München	18	1	3429	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G. Berlin	6	2	300—1500	2515—3772
28	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G. Berlin	—	3	2500—6000	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G. Hamburg	5	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburg. E. G. Potsdam	2	4	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn, b. Hinterpommer., c. Vorpommersche)	Direktorium der Berlin-Stettiner E. G. Stettin	—	8	500—4000	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G. Breslau	8*	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G. Frankfurt a. M.	5	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. Glückstadt	2	1	900	615
34	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E. G. Mainz	7	—	—	—
35	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G. Homburg	7	—	—	1768
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G. Köln	7	—	—	—

Digitized by Google

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.	Kassel	4	3	1400—2000	—
38	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Cöthen-Wegelebener	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 13 700	—
43	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
44	Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
46	Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	13	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c Neustadt-Dürkheimer	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
49	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
50	Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
51	Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
52	a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
53	Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. k. k. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
55	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der k. k. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	11	—	—	10 000
56	Brünn-Rossitzer	Direktion der k. k. a. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
57	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bestbahn, c. Pferde-Bahn)	Direktion der k. k. a. priv. Buschtiehrader E.	Prag	8	—	—	je 1602
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. der k. k. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	33 334
59	Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. k. k. priv. Graz-Köfl. E.u. Bergb.-Ges.	Wien	7	—	—	2612
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 000
61	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth B.	Wien	15	—	—	je 1866
62	Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffs. G.	Wien	6	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der k. k. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	6239—12 320
65	Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. d. k. k. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
66	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-E. G.	Wien	15	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager E.-G.	Prag	12	—	—	—
68	Lüttich-Maestrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Maestrichter E.-G.	Lüttich u. Brüssel	9	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	
70	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	3000—5000	1172—2813

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt Thlr.
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	Königl. Administration für Kurhessen	—	—	—	—
4	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
6	Hannoversche	v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66: Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten; v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66.	—	—	—	—
7	Main-Neckar	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
8	Main-Weser	Königl. Preuß. Handels-Ministerium und Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen	—	—	—	—
9	Nassauische					
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.Gb.					
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
12	Saarbrücker					
13	Westfälische					
14	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
15	Sächsische westliche					
16	Württembergische	Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Handels-Ministerium u. Gesellsch.-Deputation	15	15	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel — Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
20	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
	c. Stargard-Posener					
21	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
22	Wilhelms Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
23	Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission	10*	—	Spezial-Direktor	1600
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	Ober-Inspektor	800
25	Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß	18	—	Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Ober Ingen. u. Betr.-Direkt.	3140
28	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
	b. Hamburg Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direkter	1620
29	Berlin Potsdam Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktoriums)	2700
30	Berlin Stettiner: a. Stammbahn, b. Hinterpommer., c. Vorpommersche	Verwaltungsrath	15	—	Ober Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
31	Breslau Schweidnitz Freib.	Ausschuß	9	7	Betriebs-Direkter / Spezial-Direktor	2400* / 2000
32	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
33	Glückstadt Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 7
34	Hessische Ludwigs E.	Revisions Ausschuß	5	—	4 Oberbeamte*	—
35	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	. . — . .	—
38	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Dir.	1700*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Technischer Betr.-Inspektor	630
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Ausschuß	15	—	. . — . .	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
42	a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche				Betriebs-Direktor	—
	c. Cöthen-Wegelebener				. . — . .	—
43	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	. . —* . .	—
44	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1250
45	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200
46	Oppeln-Tarnowitzer	Aufsichtsrath	8	2	Ober-Ingenieur, Spezial- und Betriebs-Direktor	2500
47	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
	b. Pfälzische Maximiliansb.					
	c. Neustadt-Dürkheimer					
49	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
50	Schleswigsche	. . . . .	—	—	Betriebs-Direktor	7776
51	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
52	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
53	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
54	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebschef	2000 1880
55	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	3000 2400
56	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter	2667
57	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2667
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär General-Inspektor	10 360 8300
59	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Betriebs-Direktor	1800
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
62	Mohacs-Fünfkirchener	. . . . .	—	—	Betriebs-Direktor	—
63	a. Oesterreichische nördliche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
	b. Oesterreichische südöstliche					
	c. Wien-Neu-Szönyer					
64	a. Südbahn, Oesterreichische	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19 200
	b. Nordtiroler					
65	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	3333
66	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
67	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
68	Lüttich-Mastrichter	Kommission der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
69	Niederländische Rhein-E.	Kommission der Gesellschaft	21	—	Ingenieur	3429
70	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

Digitized by Google

	6	7
I. Staatsbahnen.		**Die Bahn führt**
	von	**über**
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigb. über Meosbach nach Würzburg), Bruchsal, Durlach (Zweigb. nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg (Zweigb. nach Hausach, Dinglingen (Zweigb. nach Lahr), Freiburg, Basel (Zweigb. nach Schopfheim), Waldshut, Schaffhausen, Singen (Zweigb. nach Engen;
	Lindau	Kempten (Zweigb. über Memmingen nach Neu-Ulm), Landbeuern, Augsburg, Nördlingen (Zweigb. nach der Württembergischen Gr.), Gunzenhausen, Nellenbers, (Zweigb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Zweigbahn von Fürth über Neustadt nach Nellenbers), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Ebersdorf), Hochstadt (Zweigb. nach Steckelberg), Neuenmarkt (Zweigb. nach Bayreuth), Oberkotzau (Zweigb. nach Eger)
2 Bayerische (u. gepchr. Zwgb.)	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	Ulm	Augsburg, Pasing (Zweigb. über Tuzing nach Penzberg u. Peißenberg), München, Holzkirchen (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein), Traunstein, Freilassing (Zweigbahn nach Reichenhall)
3 Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld
4 Braunschweigische	b. Braunschw.-Hannover. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Zweigb. über Börssum nach Harzburg u. von Börssum über Kreienten, Stadtoldendorf und Holzminden nach der Preuß. Grenze), Jerxheim (Zweigb. nach Helmstedt)
5 Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin und Stavenhagen
6 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg, (Zweigbahn nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigb. nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Herrenstrunen (Zweigb. nach Hildesheim und Lehrte), Kreiensen und Göttingen
7 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Benebeim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
8 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9 Nassauische	Biebrich	Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Limburg und Weilburg
10 a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Greiffenberg, Neudorf (Warmbrunn)
11 Preuß. Ostbahn	Frankfurt a. O.	Cüstrin (Zweigb. nach Guben), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottlotzyn), Dirschau (Zweigb. nach Danzig), Königsberg, Insterburg und Gumbinnen
12 Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
	St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigbahn nach der Grenze bei Wasserbillig)
13 Westfälische	der Grenze bei Hanebe	Warburg, Altenbeken (Zweigbahn nach der Braunschweigischen Grenze bei Höxter), Paderborn, Wippstadt, Soest, Hamm und Münster
	Altstadt Dresden	Pirna, Königstein und Lilienstein (Bastei)
14 Sächsische östliche	Neustadt Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
	Leipzig	Altenburg, Gößnitz, Crimmitzschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau), Reichenbach, Herlasgrün (Zweigbahn nach Neuplötzl reip. Schneeberg) und Aue
15 Sächsische westliche	Riesa	Döbeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb nach Gößnitz, Zwickau, Rieberschlema (Zweigbahn nach Neuplötzl reip. Schneeberg) und Aue
	Chemnitz	Zschopau und Wolkenstein
16 Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Mühlacker, Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Canstatt (Zweigb. nach Aalen und von da nach Nördlingen und nach Heidenheim), Eßlingen, Plochingen (Zweigb. nach Epach), Ulm, Biberach und Ravensburg
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
	Aachen	Rheydt, Gladbach und Neuß
	Gladbach	Viersen (Zweigb. über Kaldenkirchen nach Venlo)
	Düsseldorf	Vohwinkel, Elberfeld, Hagen, Witten, Dortmund und Unna (Zweigbahn nach Hamm)
17 Bergisch-Märkische	Hagen und Herdecke	Letmathe (Zweigbahn nach Iserlohn), Altena und Altenhundem
	Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
	Vohwinkel	Langenberg nach Steele (Zweigb. nach Dahlhausen)
18 a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Nonneburg
b. Greiz-Brunner	Greiz	
19 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Krahau
20 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Frankfurt nach Glogau)
c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Bromke, Kreuz, Lobdenberg und Arnswalde
21 Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
22 Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigb. nach Nicolai, Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
23 Aachen-Maastrichter	Aachen	Valkenburg, Maastricht, Hasselt und St. Trond
24 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
25 Altona-Kieler	Altona	Elmshorn und Neumünster (Zweigbahn nach Rendsburg)
	Neumünster	Ascheberg (Zweigbahn nach Kiel), Plön und Lutin
26 Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geisenhausen (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigbahn nach der Landesgrenze bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach
	Irrenlohe (Schwandorf)	Weiden (Zweigbahn nach Bayreuth) und Mitterteich
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Neuenau), Wittenberg (Zweigbahn über Roßlau nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn, b. Hinterpommer., c. Vorpommersche)	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein und Belgard (Zweigbahn über Cörlin nach Colberg)
	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zweigb. nach Stettin), Anklam, Jarmen (Zweigb. nach Belgast), Greifswald
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Lauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
32 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Gr. Anheim
33 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
34 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
35 Homburger	Homburg v. d. Höhe	
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahn nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	Deutz (Köln)	Siegburg, Seydorf (Zweigbahn nach Siegen), Dillenburg und Beglar

Digitized by Google

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld und Heidelberg die Main-Neckar-E., bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte der Rheinbrücke) und bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. bis zur Sächs. Gr.	bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E.	
der Bayer.-Hess. Gr. bei Kahl		2
Salzburg	bei München die Bayerischen Ostbahnen	
Fulda		3
Oschersleben		4
Neubrandenburg		5
Braunschweig		
Harburg	bei Minden die Köln-Mindener, bei Rheine die Westfälische, bei Kreienfen die Braunschweigische u. bei Salzbergen die Amele-Salzbergener Bahn	6
Geestemünde		
Emden		
Kassel		
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. und Darmstadt die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter, bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	7
Frankfurt a. M.	bei Guntersbausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms (Hessische) Nordbahn, bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	8
Wetzlar	bei Oberlahnstein die nach Coblenz führende Zweigbahn der Rheinischen E.	9
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Kohlfurt und Görlitz die Schlesische Gebirgsbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	10a
Hirschberg		- b
bei Aust. Gr. bei Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E., bei Königsberg die Ostpreußische Südbahn u. bei Insterburg die Tilsit-Insterburger E.	11
der Französ. Gr. bei Forbach		
Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	12
Rheine	bei Soest u. Hamm die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Köln-Mindener E.	13
Bodenbach		
Görlitz	bei Löbau die Löbau-Zittauer Eisenbahn	14
Freiberg		
Hof	bei Gößnitz die Zweigbahn nach Gera, bei Neumark die Greiz-Brunner Zweigbahn	
Schwarzenberg		
Annaberg	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer E.	15
Friedrichshafen	bei Mühlacker die Großherzogl. Badische Staats-E., bei Ulm die Königl. Bayerische Staats-E. und bei Unterboihingen die Kirchheimer E.	16
Oberkassel (Düsseldorf)		
Homberg (Ruhrort)		
Soest	bei Neuß, Crefeld, Uerdingen, Duisburg, Mülheim und Essen die Rheinische, bei Düsseldorf und Dortmund die Köln-Mindener E.	17
Siegen		
Duisburg und Oberhausen		
Gera		18a
Brunn		- b
Zittau		19a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Cosel und Emanuelssegen die Wilhelmsbahn, bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	20a
Posen		- b
Stargard	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	- c
Neunkirchen		21
der Preuß. Gr. bei Oberberg		22
Landen	bei Richterich die Bergisch-Märkische, in Maestricht die Lüttich-Maestrichter und die Niederländische Staatsb., in Münsterbilsen die Lüttich-Limburger, in Hasselt die Belgische grand-central und die Lüttich-Limburger	23
Thorandt		24
Kiel		
Neustadt	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	25
Nürnberg		
Eger		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn von Roßlau nach Zerbst (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.)	27
Bergedorf (von Hamburg gerechnet)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische, bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Berpommerschen Linien	30a
Cöslin		- b
Stralsund		- c
Waldenburg resp. Hermsdorf		
Frankenstein		31
der Bayer. Grenze bei Kahl (gerechnet bis Aschaffenburg)		32
Jöhne		33
der Hess.-Bayer. Grenze		
Aschaffenburg	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	34
Frankfurt a. M.		
Frankfurt a. M.		35
Minden	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Bergisch-Märkische und Westfälische, bei Löhne die Hannoversche Staats-E.	
Gießen	bei Wetzlar die Nassauische Staats-E.	36

Digitized by Google

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	6 Von	7 Die Bahn führt über
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel, Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
38	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf (Zweigb. nach Grimma), Riesa, Neederau u. Coswig (Zweigb. nach Meißen)
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
40	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lodderburg), Cöthen und Halle
42	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Säthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
	c. Cöthen-Wegeleberer	Cöthen	Bienborf (Zweigb. nach den Koblengruben Preußlitz, Kermigl u. Gerlebogk), Bernburg, Güstrow (Zweigb. nach Staßfurt), Ascherseleben und Frese
43	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigbahn nach Wismar), Büzow (Zweigbahn nach Güstrow)
44	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
45	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
46	Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Klein-Stanisch, Zawadzki und Tworog
47	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken u. von Schwarzenacker nach Hasel), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigb. über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigbahn nach Maximiliansau)
	c. Neustadt-Türkheimer	Neustadt	Deidesheim
49	Rheinische	Köln	Düren (Zweigbahn über Euskirchen nach Mechernich) und Aachen Neuß, Osterrath (Zweigbahn nach Essen), Crefeld, Geldern und Cleve Bonn, Ahrweiler, Koblenz (Zweigbahn nach Oberlahnstein)
50	Schleswigsche	Rendsburg	Kielseerung, Oster-Ohrstedt (Zweigb. nach Tönning), Flensburg, Tingleff, Rothenkrug, Wojens (Zweigbahn nach Hadersleben)
51	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigbahn nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
52	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigbahn nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
53	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
54	Aussig-Teplitzer	Aussig	Türmitz, Karbitz, Mariaschein (14 Zweigbahnen nach Kohlengruben)
55	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
56	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz und Tetschitz
57	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Wejhybka; c. Pferde-Bahn	Kralup Prag Wejhybka	Brandeis Rossel Rinholec
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigb. nach Wieliczka), Podsze (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzezow und Przemysl
59	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweigb. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz, Schönbrunn (Zweigbahn nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Wilkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	Wien Linz (Urfahr)	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigbahn nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigbahn nach Gmunden), Stockerau und Frankenmarkt St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Nerschbaum, Angern und Hollau
62	Mohacs-Fünfkirchener	d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	Uleszog und Villany
63	a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhm.-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
	b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar und Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab
64	a. Südbahn, Oesterreichische	Wien Pragerhof	Mödling (Zweigb. nach Laxenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg (Filialeb. nach Pilsach), Cilli, Steinbrück (Filialgelbahn über Agram nach Sissek, Leinz und Carlstadt), Adelsberg, Laibach und Rakeczina Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
	b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
65	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
66	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Filialeb. nach Arad), Püspek-Ladany (Filialeb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
67	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz und Jungbunzlau
68	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
69	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
70	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skiernewice (Zwgb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk u. Zawkowice (Zwgb. nach Granica)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

Digitized by Google

8	9	
nach	**In die Bahn münden** (innerhalb ihrer Endpunkte):	
der Grenze bei Haueda	bei Bebra die Bebra-Hanauer, bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn u. bei Kassel die Hannoversche Südbahn	37
Dresden	bei Riesa die Königl. Sächsische westliche Staats-E., bei Roederau die Berlin-Anhaltische E., bei Pristewitz die Zweigbahn nach Großenhain	38
Fürth	bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsbahn	39
Büchen		40a
Hamburg		- b
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cöthen-Wegelebener, bei Halle die Berlin-Anhaltische, Thüringische u. Halle-Kasseler E.	41
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigsche E.	42a
Wittenberge		- b
Wegeleben		- c
Rostock		43
Neisse		44
Hansdorf		45
Tarnowitz		46
Bartenstein	bei Königsberg die Königl. Preuß. Ostbahn	47
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximilians- und die Neustadt-Dürkheimer E.	48a
Weißenburg		- b
Dürkheim		- c
Herbesthal u. Eupen	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Bergisch-Märkische (Linie Aachen-Düsseldorf)	49
Nymwegen u. Zevenaar	bei Crefeld die Bergisch-Märkische (Linie Ruhrort-Crefeld)	
Bingerbrück		
d. Schlesw.-Jütischen Gr.	bei Klosterkrug die Zweigbahn nach Schleswig	50
Biebrich u. Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische E.	51
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Fröttstedt die Pferdebahn nach Waltershausen, bei Eisenach die Werra-E.	52a
Coburg u. Sonneberg		- b
Insterburg		53
Teplitz		54
Furth am Walde		55
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	56
Kladno		57a
Wejhybka		- b
Lana (Pine)		- c
Lemberg		58
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	59
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Pr. Wilhelmsbahn, bei Oswiecim die Oberschlesische E.	60
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	61a
Budweis		- b
Mohacs		62
der Böhm.-Sächsischen Gr.	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Kralup die Buschtöhrader und Turnau-Kralup-Prager E., bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	63a
Bazias	bei Czegled die Theißbahn	- b
Neu-Szöny		- c
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher, bei Nabresina die Venetianische Linie	64a
Ofen und Neu-Szöny		
Kufstein		- b
Reichenberg i. B.	bei Turnau die Turnau-Kralup-Prager E.	65
Kaschau		66
Kralup		67
Mastricht	bei Lüttich die Nord-belge E.	68
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E., bei Zevenaar die Rheinische E.	69
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice	bei Koluszky die Lodzer Fabrikbahn	70a
d. Preuß Gr bei Otloczyn		

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (1 M. = 2000 Ruthen = 7532 Meter)	10 Länge der Bahn Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Also Betriebslänge Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen	14 Kilometer
1	Badische	95,34	718,07	—	—	95,24	718,07	80,60	608,59	96,7	37,31	281,04
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	177,124	1334,104	5,749	41,604	213,483	1607,954	210,526	1585,641	213,273	18,832	142,0
3	Bebra-Hanauer	7,5	56,49	—	—	7,5	56,49	3,12	23,50	7,5	—	—
4	Braunschweigische	33,19	249,98	—	1,72	34,91	262,94	34,52	260,0	33,6 u. 1,75*	11,09	83,53
5	Friedrich-Franz-E.	11,68	87,97	—	—	11,68	87,97	—	—	11,6	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	111,39	838,99	1,72*	10,27	119,94	903,39	—	—	—	48,80	367,56
7	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,62	10,25	77,20
8	Main-Weser	26,60	200,32	—	—	26,60	200,32	—	—	27*	26,60	200,32
9	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
10	a. Niederschlesisch-Märkische	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,47
	b. Schlesische Gebirgsbahn	13,19	99,35	—	—	13,19	99,35	12,27	92,42	13,2	—	—
11	Preuß. Ostbahn	111,85	842,45	—	—	111,85	842,45	109,97	828,29	109,56	18,25	137,47
12	Saarbrücker	18,614	140,20	—	0,94	19,554	147,24	19,44	146,42	19,55	4,24	32,04
13	Westfälische	33,91*	255,41	0,81	—	33,30	250,82	—	—	33,32	3,36	25,31
14	Sächsische östliche	22,29	167,89	—	3,43	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12
15	Sächsische westliche	66,28	499,22	—	3,16	69,44	523,02	68,83	518,43	70,2	39,58	298,12
16	Württembergische	74,46	560,88	0,09	0,49	74,86	563,84	—	—	74,86	19,30	145,42
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	70,14	528,29	—	—*	70,14	528,29	69,75	525,36	71,81*	16,44	123,82
18	a. Göß nitz-Geraer	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23
	b. Greiz-Brunner	1,36	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,54	—	—
20	a. Oberschlesische	36,06	271,80	2,0	—	34,06*	256,54	—	—	33,2 resp. 34,06*	26,06	196,70
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—
	c. Stargard-Posener	22,67	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	16,00*	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,11*	—	—
22	Wilhelms-Bahn	22,76	171,43	0,10	2,08	24,74	186,24	—	—	24,74	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
23	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
24	Alberts-Bahn (a. Hauptbahn / b. Zweigbahn)	1,41 / 3,30	13,63 / 24,86	— / —	— / —	5,11	38,49	—	—	2,0 / 3,2	0,29 / —	2,16 / —
25	Altona-Kieler	30,9	232,74	—	0,6	31,5	237,26	26,04	196,13	31,5	13,52	101,81
26	Bayerische Ostbahnen	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	81,7	612,35	81,5	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,145	—	—	50,5*	17,636	132,834
28	a. Berlin-Hamburger	37,43	283,43	—	2,09	39,52	299,17	—	—	40,0	36,13	272,21
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,42	13,744
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	19,34	147,17	—	—	19,34	147,17	—	—	20,0	18,91	142,42
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	22,43 / 22,93 / 30,47	168,94 / 171,96 / 229,20	— / — / —	— / — / —	22,49* / 22,80* / 30,47*	169,39 / 171,73 / 229,50	— / — / —	— / — / —	22,49 / 22,80 / 30,47	10,72 / — / —	80,82 / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,9	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	3,29	24,808	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	24,35*	183,72	—	—	24,39	183,72	—	—	25,94	5,23	39,40
35	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	72,724	544,744	2,107	—	70,217	528,874	—	—	70,217	39,999	301,273

Digitized by Google

15

Der Betrieb ist eröffnet		
a.	b.	
streckenweise zuerst am	auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	1. November 1866 . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1866 . . .	2
22. Januar 1866 . .	1. Oktober 1866 . .	3
1. Dezember 1838* .	10. Oktober 1865 . .	4
. . . . .	15. November 1864 . .	5
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	6
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . .	7
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	8
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	9
23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	10a
20. September 1865 .	20. August 1866 . . .	- b
27. Juli 1851* . . .	1. Oktober 1866 . .	11
15. September 1850* .	29. August 1861 . . .	12
4. Oktober 1850* . .	10. Oktober 1865 . .	13
1. August 1848* . .	11. August 1862 . .	14
19. September 1842* .	1. Februar 1866 . .	15
22. Oktober 1845* . .	1. November 1864* .	16
20. Dezember 1838* .	7. November 1866 . .	17
. . . . .	28. Dezember 1865 . .	18a
. . . . .	23. Oktober 1865 . . .	- b
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	19a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	20a
20. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . . .	10. August 1848 . . .	- c
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	21
1. Januar 1846* . .	16. August 1865 . . .	22
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	23
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	24a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
18. September 1844* .	16. Juli 1866 . . .	25
3. November 1858 . .	15. Oktober 1865 . .	26
1. September 1840* .	(3. August 1859 . . . .) (Leopoldsb. 1. Novbr. 1863)	27
15. Oktober 1846 . .	15. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 .	- c
29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 . .	31
10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	32
19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	33
23. März 1853* . . .	3. Januar 1863 . .	34
. . . . .	10. September 1860 .	35
20. Dezember 1845 . .	12. Januar 1862* . .	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10 Länge der Bahn		11 a. Davon sind verpachtet	11 b. Außerdem sind verpachtet	12 Also Betriebslänge				13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig
								Mittlerer Jahresdurchschnitt			
		Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer	Meilen	Meilen	Meilen	Kilometer	Meilen	Kilometer	Meilen	Meilen / Kilometer
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,63	19,83	145,28	—	—	20,25	1,85 / 13,92
38	Leipzig-Dresdener	19,13	144,24	—	—	19,13	144,24	18,17	136,86	19,0	15,22 / 115,46
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	— / —
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	— / —
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	17,43	134,29	—	1,54	19,36	145,83	—	—	19,5	15,77 / 118,74
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11,65	87,75	—	—	11,65	87,75	—	—	11,75	5,05 / 38,04
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*	0,10 / 0,75
	c. Cöthen-Wegeleber.	11,17	84,19	—	—	11,17	84,19	—	—	10,1 resp. 11,3*	— / —
43	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	— / —
44	Neisse-Brieger	5,69	43,31	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	— / —
45	Niederschlesische Zweigbahn	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	— / —
46	Oppeln-Tarnowiger	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5	— / —
47	Ostpreußische Südbahn	13,67	102,96	—	—	13,67	102,96	8,13	61,14	13,67	— / —
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	31,05 / 22,93	158,00 / 172,73	—	—	31,05 / 22,93	158,00 / 172,73	— / 21,29	— / 159,90	21,4 / 23,9	16,70 / 125,76
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,26	62,96	—	—	8,26	62,96	—	—	8,5	— / —
	c. Neustadt-Türkheimer	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,1	— / —
49	Rheinische	64,07	482,30	—	2,55	66,57	501,60	63,07	474,67	66,5	23,27 / 176,02
50	Schleswigsche	26,27	198,63	—	—	26,27	198,63	24,05	181,14	26,5	— / —
51	Taunus-E.	6,72	50,618	—	—	6,72	50,618	—	—	6,75*	3,73 / 28,09
52	a. Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,5	22,10 / 166,41
	b. Werra-E.	19,99	150,54	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75	— / —
53	Tilsit-Insterburger	7,16	53,93	—	—	7,16	53,93	—	—	7,1	— / —
54	Aussig-Teplitzer a. Hauptb. / b. Zweigb.	2,49 / 1,10	18,227 / 8,283	— / —	— / —	3,59	26,51	—	—	3,0	— / —
55	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,49	26,26	200,40	—	—	27,19	— / —
56	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0	— / —
57	Buschtehrader a. Kralup-Kladno / b. Prag-Wejhybka / c. Pferde-Bahn	3,73 / 3,56 / 4,20	28,09 / 24,55 / 31,64	— / — / —	0,41* / — / —	4,14 / 3,56 / 4,20	31,14 / 24,55 / 31,64	— / — / —	— / — / —	3,5 / 3,90 / 4,20	— / — / —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5	— / —
59	Graz-Köflacher	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	— / —
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,77	608,38	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5	23,0 / 173,24
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn	57,47 / 17,37	432,66 / 130,83	0,73	0,21	56,93 / 17,37	428,80 / 130,83	— / —	— / —	56,5 / 17,37	5,05 / 38,04 / — / —
62	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	— / —
63	a. Oesterreichische nördliche	63,81	480,62	1,56	—	62,31	469,31	—	—	62,44	10,60 / 79,84
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	0,55 / 4,14
	c. Wien-Neu-Szönner	20,99	157,64	—	—	20,99	157,64	—	—	21,23	— / —
64	a. Südbahn, Oesterreichische	203,43	1532,29	—	—	203,43	1532,29	—	—	207,9	61,64 / 464,29
	b. Nordtiroler	10,04	75,62	0,39	—	9,75	73,44	—	—	10,0	— / —
65	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27,0	— / —
66	Theiß Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56 / 4,21
67	Turnau-Kralup-Prager	11,53	86,81	—	—	11,53	86,81	—	—	11,5	— / —
68	Lüttich-Maestricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	3,76	3,86 / 29,07
69	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,5	15,71 / 118,31
70	a. Warschau-Wiener	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	— / —
	b. Warschau-Bromberger	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	— / —

Digitized by Google

13

Der Betrieb ist eröffnet

a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
10. April 1848	25. September 1849	37
24. April 1837	14. Mai 1866*	38
. . . . .	7. Dezember 1835	39
16. Oktober 1851*	1. August 1865	40
19. Juni 1839	(18. August 1840 / Zweigbahn 12. Mai 1857)	41
15. Juli 1843	2. Juli 1862*	42a
7. Juli 1849	25. Oktober 1851	- b
1. September 1846*	10. Oktober 1865	- c
1. Mai 1847	13. Mai 1850	43
25. Juli 1847	26. November 1848	44
. . . . .	1. November 1846	45
16. Februar 1857	24. Januar 1858	46
11. September 1865	24. September 1866	47
11. Juni 1847	14. März 1864 / 26. November 1866*	48a
18. Juli 1855	(28. November 1855 / Zweigb. 14. März 1864)	- b
. . . . .	6. Mai 1865	- c
2. August 1839	1. September 1866	49
25. Oktober 1854*	2. November 1866	50
26. September 1839	(3. August 1840 / Zweigb. 22. Mai 1847)	51
6. Juni 1846	19. März 1859	52a
2. November 1858	20. Januar 1859	- b
. . . . .	16. Juni 1865	53
. . . . .	20. Mai 1858*	54
15. Oktober 1861	2. April 1863	55
2. Januar 1856	10. August 1862	56
5. November 1855	30. Juli 1856	57a
im Jahre 1833	1. November 1863 / im Jahre 1836	- b / - c
20. Februar 1856	5. November 1861	58
. . . . .	3. April 1860	59
6. Januar 1838	1. Januar 1858	60
15. Dezember 1858	1. September 1861	61a
. . . . .	1. Mai 1836	- b
1. Dezember 1854	1. Dezember 1858	62
24. August 1845	8. April 1851	63a
16. Juli 1846	20. Juli 1858	- b
13. September 1846	11. August 1856	- c
im Jahre 1841	21. September 1865	64a
. . . . .	25. November 1858	- b
4. November 1857	1. Mai 1859	65
23. November 1857	14. August 1860	66
. . . . .	15. Oktober 1865	67
. . . . .	24. November 1861	68
28. Dezember 1843*	15. Februar 1856	69
im Juni 1845	im April 1848	70a
1. Dezember 1861	4. Dezember 1862	- b

Digitized by Google

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für: Bahnkörper: Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	200 007	4 693 671	8 529 502	in Kol. 79a	192 370	3 031 105	in Kol. 79d	2 595 045
2 Bayerische a. Staatsbahnen	—	272 878	10 148 542	16 533 583	" " 79a	673 723	in Kol. 79a	2 921 242	9 850 271
2 Bayerische b. gepcht. Zweigb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Bebra-Hanauer	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	in Kol. 85	880 257	3 563 658	in Kol. 79a	in Kol. 79a	178 788	in Kol. 79f	1 014 261
5 Friedrich Franz E.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	292 064	992 719	842 920	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
8 Main-Weser	—	40 460	2 291 385	3 419 357	" " 79f	" " 79f	" " 79f	" " 79f	1 652 061
9 Nassauische	—	in Kol. 85	2 598 070	2 669 666	" 79e	36 678	111 206	2 566 410	in Kol. 79e
10 a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	2 818 221	3 033 262	" 79a	81 370	438 292	in Kol. 79f	3 130 224
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	1 293 660	2 770 973	5 434 973	in Kol. 79a	95 961	440 411	1 570 348	7 805 490
12 Saarbrücker	—	in Kol. 85	1 175 413	2 629 037	112 385	41 761	150 246	in Kol. 79f	1 103 680
13 Westfälische	—	222 064*	1 211 077	2 911 092	322 953	92 186	73 761	" 79f	2 314 711
14 Sächsische östliche	—	54 901	1 692 773	11 080 429	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
15 Sächsische westliche	—	99 646	2 248 656	27 595 313	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" 79a	" " 79a
16 Württembergische	—	194 437	5 612 954	7 741 233	1 067 814	318 242	136 016	4 680 440	" 79e
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	78 000 000	in Kol. 85	5 617 467	7 785 738		in Kol. 83	1 015 939	3 659 124	in Kol. 79e
18 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	247 590	916 321					—
b. Greiz-Brunner	394 000	9627	41 484	230 558					—
19 a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337					in Kol. 79a
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	227 565	2 707 017		in Kol. 79a entth.	in Kol. 79a entth.	in Kol. 79a entth.	" 79a
20 a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kol. 85 entth.	884 440	1 563 123	in Kolonne 79a unterhalten.	170 022	in Kol. 79e	in Kol. 79f	1 455 965
b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		587 983	732 208		844	121 575	202 073	1 493 313
c. Stargard-Posener	7 300 000		240 642	518 082	34 156	1669	50 663	in Kol. 79f	411 588
21 Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 153 319	3 541 456	550 570	29 520	63 414	541 866	1 872 306
22 Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 333	347 473	1 457 851	in Kol. 79a	—	103 629	in Kol. 79f	519 068
b) in Privatverwaltung.									
23 Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	2 400 000	10 519	226 978	273 883	in Kol. 79a	in Kol. 79e	in Kol. 79a	569 094	in Kol. 79e
25 Altona-Kieler	6 295 000	165 254*	445 395	1 117 621*	" " 79a	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
26 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 409 738	4 184 529	" " 79a	33 817	" " 79f	in Kolonne 79f entth.	3 507 495
27 Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 250	189 053		1 471 706
28 a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 157 394	1 793 956	109 781	51 880	42 340		1 422 999
b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227		191 702
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	14 866 400	54 350	1 896 016	826 568	163 482	—	68 158		1 717 784
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 801 000	21 896	480 875	1 131 598	47 182	12 078	19 460	256 650	539 875
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	206 879	1 481 859	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 85	115 576	1 669 623	in Kol. 79a	26 466	90 342	355 188*	119 264
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000	21 248	1 055 449	1 194 396		17 313	261 951	437 581	—
32 Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	572 494*	142 035		16 953*	in Kol. 79e	25 946	90 617
33 Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9441	212 254	196 432	in Kol. 80	in Kol. 80	" " 80	in Kol. 80	—
34 Hessische Ludwigs-E.	16 857 142	109 612	1 803 934	1 283 634	177 399*	75 552	43 526	408 800	1 615 827
35 Homburger	1 600 000	28 571	290 827	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79e
36 Rein-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 402 105	4 595 579	7 313 615	" " 79a	144 744	379 230	" " 79f	8 207 260

Digitized by Google

	80	81		82	83	84	85	86	87	
Kapital.										
	Verwendet sind für:									
Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen. a. optische.	b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werfthütten 2c.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile / pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 106 648	11 124 640	—	—	5 305 078	959 457	7 733 668	1 253 627	47 724 818*	*557 788**	*74 059**	1
952 178	21 308 729	in Kol. 83	in Kol. 82	8 379 394	—	11 541 097	3 432 024	86 016 664	*491 293**	*65 227**	2a
—	—	—	—	—	—	—	—	11 342 857*	*280 417*	*37 209*	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	3
—	3 625 803	in Kol. 81b	46 246	999 507	—	1 280 534	827 246	12 416 300	*374 098*	*49 669*	4
—	—	—	—	—	—	—	—	3 888 000	*332 877*	*44 197*	5
—	—	—	—	—	—	8 834 124	—	56 099 530*	*467 730**	*62 099**	6
—	—	—	—	—	—	8 994 370	—	56 171 088*	*468 337**	*62 178**	
—	1 832 883	—	—	1 422 143	—	655 779	—	7 033 685	*605 309*	*80 364*	7
—	4 617 123	in Kol. 82	in Kol. 82	2 201 459	in Kol. 82	1 210 988	636 967	16 069 800	*604 128*	*80 208*	8
1 722 475	2 648 352	" " 81b	82 477	1 474 468	269 920	1 758 368	2 428 067	18 366 157	*732 303*	*97 237*	9
—	9 636 722	" " 82	in Kol. 82	4 250 624	335 128*	8 008 386	2 918 236*	31 764 459	*673 469*	*89 415*	10a
—	—	—	—	—	—	—	—	5 300 000*	*401 820*	*53 348*	- b
—	10 491 909	in Kol. 81b	962 565	5 732 871	402 369	7 173 259	2 447 089	46 621 878	*416 825*	*55 341*	11
705 224	2 971 236	" " 81b	84 970*	1 787 876	8567	2 983 417	732 197	14 486 009	*778 232*	*103 324*	12
929 906	3 603 978	" " 81b	187 354	1 459 008	171 360	1 910 231	702 504	16 112 185	*475 144*	*63 083*	13
in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	1 417 411	—	2 180 824	662 240	17 088 578*	*766 648*	*101 784*	14
" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	3 619 065	—	6 096 594	1 583 606	41 242 880*	*622 252*	*82 614*	15
1 813 576	9 052 414	" " 81b	12 465	5 334 383	483 854	5 180 842	2 025 961	43 654 661	*586 283*	*77 833*	16
2 186 715	10 389 979	in Kol. 83	in Kol. 82	4 382 656	2 110 925	9 334 801	6 164 517	52 647 861	*750 611*	*99 657*	17
—	in Kolonne 79a	" " 79a	in Kolonne 79a	129 305	—	—	139 293	1 447 896	*313 397*	*41 609*	18a
—		" " 79a		52 787	—	46 564	12 980	394 000	*289 706*	*38 463*	- b
—		" " 79a		216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	19a
—		" " 79a		329 583	—	248 391	102 193	3 623 301*	*1 020 648*	*135 501*	- b
—	5 716 261	" " 81b	115 978	1 922 351	258 433	5 124 081	1 500 596*	18 711 190*	*529 312*	*70 275*	20a
—	2 671 040	16 009	49 708	1 635 019	187 705	1 407 035	3 052 663	12 157 175	*436 680*	*57 977*	- b
—	2 271 141	in Kol. 81b	79 978	655 680	115 470	1 459 736	800 824	6 639 629	*293 399*	*38 954*	- c
1 561 354	2 352 230	" " 81b	116 128*	656 364	354 939	1 454 216	1 006 992	16 254 674	*1 015 917*	*134875*	21
689 120	1 945 971	—	4315	785 303	82 709	1 580 730	1 300 205	8 840 707	*388 432*	*51 570*	22
—	—	in Kol. 81b	23 568	—	11 047	734 154	—	5 550 000	*639 475*	*84 901*	23
—	544 925	" " 79a	in Kol. 79a	135 383	—	711 406	29 054	2 501 242	*489 480*	*64 987*	24
—	1 407 405	" " 80	5364	1 151 044	—	762 874	368 910*	3 423 867*	*290 357*	*38 550*	25
in Kol. 79f	8 319 441	—	88 887	3 014 717	—	4 762 632	4 105 855*	31 592 375	*382 940*	*50 842*	26
—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	*327 018*	*43 417*	27
—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 137 860	13 969 336	*371 229*	*49 287*	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 862 745	27 402	33 997	1 503 137	111 226	2 708 617	2 447 490	15 420 972	*789 200*	*104 783*	29
8300	2 982 706	8799	28 692	1 419 897	123 704	1 446 093	725 907	9 253 712*	*412 560*	*54 775*	30a
—	2 467 842	15 644	37 096	1 241 697	87 104	1 337 603	1 431 202	9 316 709	*408 091*	*54 180*	- b
—	3 177 325	in Kol. 81b	251 158*	1 339 844	487 738	1 559 532	942 145	10 134 201	*333 033*	*44 216*	- c
—	2 179 712	" " 81b	92 015	1 077 294	533 718	2 267 957	690 896	9 829 530	*429 330*	*57 001*	31
—	491 311	6765	in Kol. 81a	234 610	75 949*	458 217*	133 116	2 260 496	*687 081*	*91 220*	32
—	235 757	in Kol. 80	" " 80	176 506	18 770	89 460	107 067	1 045 690	*232 376*	*30 852*	33
—	3 064 185	—	32 655	1 360 154	913 488	2 298 309	703 757	13 890 852	*569 531*	*75 609*	34
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 591 943	*660 557*	*87 700*	35
1 269 821	10 714 119	in Kol. 81b	183 067	4 982 118	1 450 593	13 090 485	11 393 243	65 125 984*	*900 475**	*119 553**	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	76	77	78	79						
					II. Anlage=						
					Verwendet sind für:						
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Bahnkörper						
					a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
38	Leipzig-Dresdener	9 000 000*	in Kol. 85*	in Kol. 79a	7 743 291*	〃 〃 79a	〃 〃 79a	〃 〃 79a	in Kol. 79a	〃 〃 79a
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875		—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 858 000	40 044	918 542	1 230 496	139 960	30 162	57 324	430 744	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9 200 000	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80
42	a. Magdeburg-Halberstädter	6 600 000	—	446 967	340 113	9641	2467	64 283	132 536	〃 〃 79c
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79c	in Kol. 79f	1 855 569
	c. Cöthen-Wegeleberer	6 000 000	--	381 952	455 059	〃 〃 79a	3706	23 443	70 151	348 489
43	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
44	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
45	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
46	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	64 634	117 853	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
47	Ostpreußische Südbahn	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 295 543	130 575	1 296 587	1 540 827	in Kol. 79a	3350	37 296	466 041	in Kol. 79e
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	67 750	528 732	396 686	〃 〃 79a	1544	34 500	171 213	
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	11 112	274 937	150 635	7888	1591	4115	45 455	in Kol. 79e
49	Rheinische	51 050 000	1 572 986	6 912 824	4 622 328	in Kol. 79a	165 173	400 665	938 302	3 521 306
50	Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	2 342 857	5495	378 513	1 320 720 / 81 546*	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
52	a. Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
53	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	2 200 000	29 050	250 094	779 694	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
55	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
56	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Welwarka c. Pferde-Bahn.	1 848 000	44 959 / —	103 288 / 69 161	359 173 / 78 268	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	— / —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	350 873	1 083 024	9 663 225	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
59	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 436	254 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	58 228 724	176 089	2 552 268	10 346 264	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn. Elisabeth b. Pferde-Bahn.	—*	851 059* / —*	2 821 331	12 834 702	262 004	〃 〃 79a	〃 〃 79a	832 543	6 265 675
62	Mohacs-Fünfkirchener	4 535 310*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
63	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
65	Süd-Norddeutsche	14 000 000*	122 500	734 533	2 519 706	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79f	2 418 375
66	Theiß-Bahn	37 800 000	6 210 845*	548 198	2 034 563	15	in Kol. 79d	260 070	〃 〃 79f	949 175
67	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667	85 683	161 854	857 595	12 263	18 000	20 500	222 000	450 000
68	Lüttich-Maestrichter	2 933 333	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 111 910*	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
69	Niederländische Rhein-E.	18 857 143	〃 〃 79a	2 151 425*	8 276 711	〃 〃 79a	〃 〃 79a	〃 〃 79a	〃 〃 79a	〃 〃 79a
70	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 130	37 794	304 471	in Kolonne 79a	8307	9710	217 093	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	27 703	79 032	840 625		12 957	101 000	in Kol. 79f	501 000

Digitized by Google

80	81		82	83	84	85	86	87		

Kapital.

	Verwendet sind für:									
		Signal-Vorrichtungen.						Das Anlage-Kapital beträgt		
E. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	a. optische.	b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifica-torische, Hebe-vorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungs-kosten, Zinsen während der Bauzeit, Cours-verlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 79a	2 282 169	in Kol. 82	in Kol. 82	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	593 394	78 783	37
" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	1 189 596	in Kol. 82	1 886 323	439 157	11 258 367*	587 904	78 054	38
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	124 326*	20 618	39
—	1 233 665	in Kol. 81b	43 083	954 061	199 884	758 520	629 980	6 666 465	456 607	60 621	40
in Kol. 80	5 163 833	" " 80	26 891	1 285 844	37 904	2 455 682	—	8 970 154	503 376	66 832	41
—	1 321 273	" " 81b	42 761	836 562	37 116	1 473 278	244 647	4 951 644	425 034	56 430	42a
—	1 390 679	" " 81b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	6 264 836	438 100	58 164	- b
—	870 876	" " 82	in Kol. 82	473 661	43 197	1 310 920	623 140	4 604 594	412 229	54 733	- c
—	1 425 466	" " 81b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	6 298 000	326 829	43 393	43
—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	205 761	27 320	44
—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	2 497 433	262 888	34 905	45
—	1 064 304	20 336*	14 765	165 304	35 240	423 077	232 465	2 503 551	247 386	32 845	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	47
397 648	1 753 810	in Kol. 81b	20 786	1 014 182	108 452	2 274 656	2 457 321	11 301 531	492 871	65 437	48a
—	773 442	" " 81b	7358	289 710	230 529	652 830	387 277	3 541 571	423 633	56 244	- b
—	134 880	—	1897	75 144	35 769	54 350	174 259	972 032*	470 718	62 396	- c
2 179 549	9 374 552	in Kol. 81b	398 159	4 037 056	2 354 733	6 361 839	3 016 204	15 855 676	716 271	95 097	49
—	—	—	—	—	—	—	—	7 137 610*	270 672	35 936	50
—	in Kol. 79a	—	7994	454 384	176 335	666 642	101 223	3 192 852*	475 127	63 077	51
198 946	4 974 057	7243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	560 923	74 472	52a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	414 503	55 032	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	403 492	53 570	53
—	582 340	2339	2127	248 733	45 315	489 287	50 359	2 479 338	704 357	93 515	54
—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	620 877	82 431	55
—	—	—	—	—	—	—	—	1 789 245	477 132	63 347	56
—	526 993	—	—	165 280	21 227	308 308	51 829	1 581 057	423 876	56 277	57a
—	242 097	in Kolonne 82	in Kolonne 82	65 840	2146	124 104	10 583	454 746	139 492	18 520	- b
—	6 912 421			3 294 937	306 968	4 540 840	1 706 601*	137 453	32 727	4345	- c
53 326	599 006	1989	3333	218 313	29 509	186 873	334 792	27 858 889	595 149	79 023	58
in Kol. 79a	16 512 551	in Kol. 80	in Kol. 80	8 151 911	—	12 293 352	3 340 816	1 980 343	372 946	49 508	59
500 500	9 763 346	15 542	118 107	7 229 957	—	5 567 311	5 697 159	53 373 251	660 805	87 733	60
—	—	—	—	—	—	—	—	52 759 236	918 031	121 885	61a
—	1 407 789	3822	7946	341 734	6928	545 794	442 506	3 005 933*	173 053	22 976	- b
—	—	—	—	—	—	7 822 690	—	4 535 310	561 300	74 529	62
—	—	—	—	—	—	9 735 484	—	40 211 465	630 175	83 666	63a
—	—	—	—	—	—	1 978 427	—	39 701 928	430 840	57 202	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	9 967 046	476 209	63 225	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	64
608 387	3 260 514	11 659	20 733	1 003 911	194 521	1 776 380	839 709	13 983 354*	531 123	70 513	65
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 099 718	363 468	48 256	66
—	1 345 885	1950	4737	390 213	—	408 308	264 933	4 243 921	368 332	48 902	67
—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2179	in Kol. 79a	in Kol. 79a	218 402	in Kol. 79a	2 332 491	604 272	80 240	68
—	2 941 342	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	2 784 781	578 658	16 732 917	771 102	102 377	69
—	3 044 230	" " 81b	15 594	760 764	2310	2 385 437	339 963	7 135 803	153 788	20 418	70a
—	1 836 000	" " 81b	47 894	781 940	7260	1 103 750	621 469	5 960 630*	318 750	42 319	- b

Digitized by Google

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

I. Staatsbahnen.	88 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	88 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	88 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1865. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1866. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	—	—	—	—	3 217 092	1 131 548
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche (v. 1 Juli 65 bis 30 Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dzbr. 66)	—	—	—	—	—	1 228 117 / 1 331 143	103 026 / —
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	754 095	102 362
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	999 162	163 198
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
10 a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	4 956 148*	264 861*
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	957 999	233 218
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	235 532	209 914
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	524 048	679 597
16 Württembergische	—	—	—	—	—	1 785 239	106 546
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	20 000 000	—	58 000 000*	18 000 000*	3½	283 154	—
18 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	373 665	20 335	—	—	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	85 497	512
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
20 a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	2 400 000	3½	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
21 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	—
22 Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	—	—	199 992	—
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	140 337*	—
25 Altona-Kieler	3 075 000*	—	3 220 000	—	—	631 937*	59 901*
26 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27 Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	7 000 000	—	—	364 716	18 500
28 a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	2 796 516*	301 488*
b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 001 000	—	800 000	—	—	972 507	37 057*
b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	11 500 000	3½*	—	—
c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	12 000 000	4½	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	—	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
34 Hessische Ludwigs-E.	10 000 000	—	6 857 142	—	—	—	—
35 Homburger	914 286*	—	685 714	—	—	4514	2866
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	—*	—	2 424 292	292 056

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	88 (Forts.) II. Anlage-Kapital. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1865. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1866. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	269 418	47 919
38	Leipzig-Dresdener . . .	5 000 000*	—	4 000 000	—	—	1 613 436	75 475*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—	—	147 276	14 089*
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 158 000	—	700 000	—	—	192 096	43 010
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	143 566
42	a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	3 200 000	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
	c. Cöthener-Wegelebener .	—	—	6 000 000	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	261 583	58 627
44	Neiße-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	288 656	52 967
45	Niederschlesische Zweigbahn .	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3 812	6 483
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	2 500 000	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	6 500 000	6 500 000	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	6 662 286	—	4 633 257	6 662 286	4	166 359	73 272
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	—	—	3 371 428	4 1/2	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	828 571	—	—	828 571	4	—	—
49	Rheinische	26 130 750*	969 250	23 950 000*	4 000 000*	3 1/2, 4, 4 1/2	700 258	—
50	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—
51	Taunus-E.	1 714 286	—	628 571*	—	—	—*	—
52	a. Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	586 502*	71 211
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4*	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	800 000	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000	5,2	—	—
56	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—
57	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Bezkowka c. Pferde-Bahn . }	1 848 000	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	14 000 000	5,2	—	—
59	Graz-Köflacher	2 133 333	—	800 000*	—	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	42 993 724	—	15 235 000*	—	—	—	—
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	20 971 902	—	34 832 967*	—*	5,2	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .							
	b. Oesterreichische südöstliche	53 333 333	—	53 333 333	66 666 666	5,2	—	—
	c. Wien-Neu-Szömer . .							
64	a. Südbahn, Oesterreichische							
	b. Nordtiroler	100 000 000	—	155 596 889*	—*	—*	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	10 500 000	—	3 500 000*	12 600 000	5,2	—	—
66	Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	28 514 621	5,2	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2 666 667	—	2 000 000	—	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4 1/2	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	10 000 000	—	1 200 000	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	5 886 000	—	—	5 886 000	4 1/2	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt C.

Transportmittel.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	91					92		93				94	95									
	Lokomotiven							Davon sind					I. Bestand der									
	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	Tender.	Firma der a. Werke in Berlin.	b. Werke in Borsig bei München.	Werkstätten in Berlin	Werkstätten in Moabit	Werkstätten in Stettin	Werkstätten in Breslau	Werkstätten in Oppeln	Werkstätten in Frankfurt a. O.	Werkstätten in Posen	Werkstätten in Glogau
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Badische	20	134	36	6	196	2,06	0,27	86	196	—	—	190	.	.	.	.	.	.	.	.	.	136
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	348	—	—	348	1,63	0,22	275	234	114	109	348	.	305	.	.	.	14	.	.	.	.
3 Bebra-Hanauer	—	6	—	—	6	0,80	0,11	6	—	6	6	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Braunschweigische	8	68	—	4	80	2,32	0,31	63	80	—	—	76	.	.	.	.	.	.	71	.	.	.
5 Friedrich-Franz-E.	—	12	—	—	12	1,03	0,14	12	—	12	—	12	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.
6 Hanno- (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	203	—	19	222	1,85	0,25	172	222	—	221	188	12	.	.	.	.	.	146	.	.	.
verse (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	204	—	20	224	1,87	0,25	177	224	—	223	188	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7 Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,32*	0,31	8	30	—	—	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
8 Main-Weser	—	54	—	—	54	2,03	0,27	51	51	—	33	44	.	.	.	5	.	.	6	.	.	.
9 Nassauische	—	36	—	2	38	1,32	0,20	28	38	—	—	36	.	.	.	32	.	.	.	.	.	.
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	174	—	4	178	2,78	0,37	114	178	—	48	174	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11 Preuß. Ostbahn	—	157	—	—	157*	1,40	0,19	72	157	—	77	157	105	.	.	.	.	.	3	.	.	.
12 Saarbrücker	—	54	—	3	57	2,93	0,39	49	57	—	48	57	32	.	.	.	.	.	.	.	.	22
13 Westfälische	—	55	—	—	55	1,65	0,22	50	46	9	—	55	39	.	.	.	.	.	5	.	.	.
14 Sächsische östliche	—	60	—	—	60*	2,22	0,31	57	59	1	1	53	.	.	.	.	.	43	.	.	.	.
15 Sächsische westliche	—	147	—	20	167*	2,27*	0,30	167	167	—	—	127*	22	.	.	.	.	134	.	.	.	.
16 Württembergische	—	12	133	1	146	1,95	0,26	146	146	—	80	145	.	3	132	.	.	.	.	.	.	.
II. Privatbahnen																						
a) unter Staatsverwaltg.																						
17 Bergisch-Märkische	—	200	6	10	216	3,08	0,41	193	216	—	12	208	132	.	20	.	.	.	.	.	.	.
18 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Greiz-Brunner	—	2	—	—	2	1,47	0,20	2	2	—	—	—	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
19 a. Löbau-Zittauer	—	7	—	—	7	1,55	0,21	7	7	—	—	6	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.
b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.
20 a. Oberschlesische	—	146	—	6	152	2,46	0,33	133	152	—	105	146	112	.	.	.	.	.	.	14	.	.
b. Breslau-Posen-Glogauer																						
c. Stargard-Posener	—	30	—	—	30	1,33	0,18	17	29	1	20	30	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21 Rhein-Nahe-E.	—	30	—	—	30	1,88	0,25	27	1	29	24	30	27	.	.	.	.	.	.	.	.	3
22 Wilhelms-Bahn	—	26	—	—	26	1,05	0,14	21	16	10	—	26	16	.	.	.	.	.	.	2	.	.
b) in Privatverwaltung.																						
23 Aachen-Mastrichter	—	18	—	—	18	1,43	0,19	14	18	—	5	18	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24 Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,96	0,26	10	10	—	—	5	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.
25 Altona-Kieler	—	24	—	6	30	0,95	0,13	18	30	—	30	21	.	.	.	.	.	.	16	.	.	.
26 Bayerische Ostbahnen	—	99	—	—	99	1,32	0,18	75	99	—	—	99	.	99	.	.	.	.	.	.	.	.
27 Berlin-Anhaltische	—	75	—	—	75	1,53	0,20	35	72	3	—	75	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28 a. Berlin-Hamburger	5	86	—	2	93	2,34	0,31	53	93	—	53	91	85	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Hamburg-Bergedorfer																						
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	—	52	—	—	52	2,66	0,33	26	26	26	—	52	42	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	49	—	—	49	2,18	0,29	45	49	—	49	49	34	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,33	0,16	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.
c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	39	—	—	39	1,703	0,226	39	39	—	—	40	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32 Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,26	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
33 Glückstadt-Elmshorner	—	4	—	—	4	0,89	0,12	3	4	—	3	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34 Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62*	2,35*	0,33	30	62	—	—	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.
35 Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	256	—	38	295	1,20	0,16	224	295	—	—	257	231	.	.	.	.	18	.	22	.	4
zu übertragen	34	2836	175	128	3173	.	.	.	.	.	.	.	1187	467	189	.	240	247	22	16	.	175
Dazu 1 6-gekuppelter pro II. Quartal 66	—	1	—	1	2								.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Digitized by Google

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Grödit & Gedrit in Zeitz. | G. Kesler in Karlsruhe. | G. Bückert in Berlin. | Borsig und Egels in Berlin. | Actien-Gesellsch. Vulkan in Stettin. | Sharp Brothers in Manchester. | Gebrüder Decker in Gmünden. | Wöhlert'sche in Berlin. | J. Maier in Mühlhausen. | M. u. H. Hammers in Neuwied. | Holzer in Cosel. | W. Henschel in Cassel. | Berlin. A. Borsig'sche Maschinenbau-Anstalt. | Hannoversche Maschinenbau-Act.-Ges. vorm. Georg Egestorff in Linden. | Maschinenfabrik Esslingen. | Maffei in München. | Berlin. Schwartzkopff'sche Maschinenbau-Anstalt. | Berlin. Actien-Gesellschaft Hasenhaide. | Berlin. Actien-Gesellschaft Moabit. | Augsb. Maschf. in Augsburg. | Kessler, Sharp & Comp. in Carlsruhe. | Esslingen. Maschinenfabrik. | Kraus, Maffei & Comp. in München. | Berlin. Maschinenbau-Act.-Ges. vorm. Schwartzkopff. | Berlin. Maschinenbau-Act.-Ges. vorm. Wöhlert. | Bremen. Actien-Gesellsch. Vulkan. | Bremer Gesellsch. für Maschinenbau. | Bremer Gesellsch. für Eisenbahnbedarf. | Bremer Gesellsch. für Maschinenbau. | Bremer Gesellsch. für Schiff

	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 a. 4- rädrige.	91 b. 6-	91 c. 8-	91 d. Tender-Lokomotiven.	91 e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	92 pro Kilometer	93 a. gekuppelt.	93 b. mit Expansion versehen.	93 c. ohne	93 d. mit Kondensation	94 Tender.	95 I. Bestand der Firma der
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1
	übertragen	34	2837	175	129	3175								1187
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	34	6	—	40	2,02	0,27	40	40	—	38	35	.
38	Leipzig-Dresdener	—	60	—	—	60	3,13	0,41	28	60	—	60	60	43
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	.
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	20	—	—	20	1,37	0,18	10	20	—	12	20	19
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	43	50	2	6	52	40
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	37	—	4	41	3,33	0,47	9	29	12	—	41	41
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,75	0,23	20	25	—	7	24	24
	c. Cöthen-Wegelebener	—	23	—	—	23	2,06	0,27	—	16	7	—	23	11
43	Mecklenburgische	—	23	—	3	26	1,35	0,18	9	26	—	—	23	23
44	Neisse-Brieger	—	8	—	—	8	1,39	0,17	5	8	—	5	7	7
45	Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	—	11*	1,16	0,15	11	11	—	—	12	6
46	Oppeln-Tarnowitzer	—	10	—	—	10	0,99	0,13	10	10	—	—	10	4
47	Ostpreußische Südbahn	—	7	—	—	7	0,51	0,07	5	7	—	—	7	7
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	—	47	2,21	0,30	28	47	—	—	46	.
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,79	0,24	8	15	—	—	15	.
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,43	0,19	2	3	—	—	3	.
49	Rheinische	—	128	—	23	151	2,39	0,32	86	149	2	38	128	121
50	Schleswigsche	—	16	3	—	19	0,72	0,10	16	19	—	—	12	.
51	Taunus-E.	—	17	—	2	19	2,93	0,37	7	19	—	—	17	.
52	a. Thüringische	—	81	—	—	81	2,17	0,29	74	81	—	2	81	62
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,34	0,16	12	28	—	—	24	28
53	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5
54	Aussig-Teplitzer	—	6	—	—	6	1,70	0,23	6	6	—	—	6	5
55	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27	.
56	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5	.
57	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wšehrdla, c. Pferde-Bahn.)	—	3	—	5	8	1,08	0,14	8	8	—	—	3	.
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3
59	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,33	0,18	7	—	7	—	7	.
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	206	16	—	222	2,76	0,36	216	222	—	—	239	12
61	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn.)	—	89	—	14	103*	1,81	0,24	103	103	—	14	80	.
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8	.
63	a. Oesterreichische nördliche	—	52	72	36	160	2,37	0,34	135	160	—	—	124	.
	b. Oesterreichische südöstliche	—	108	10*	49	167	1,81	0,24	155	167	—	—	122	.
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	4	23	1,10	0,15	23	23	—	—	19	.
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	241	42	51	334	1,64	0,22	334	334	—	—	283	.
	b. Nordtiroler	—	5	—	10	15	1,34	0,20	10	15	—	—	5	.
65	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,33	0,20	40	40	—	—	40	.
66	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,0	0,13	73	77	—	—	77	.
67	Turnau Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,87	0,113	10	10	—	—	8	.
68	Uttlich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,39	0,17	5	5	—	—	5	.
69	Niederländische Rhein-E.	—	51	—	—	51	2,19	0,29	45	51	—	6	51	.
70	a. Warschau-Wiener	—	74	—	—	74	1,59	0,21	55	2	72	—	74	14
	b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,96	0,13	10	—	18	—	18	18
	Summa	34	4574	358	331	5297	.	.	.	.	.	.	.	1680

	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	467	189	.	240	248	22	16	.	175
37	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	10	.	5	.	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	2	.	.	.	.	.	.	.	.
41	.	.	.	.	6	.	.	.	4
42	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	.	.	4	.	.	.	.	.	.
44	.	.	.	.	2	.	.	.	.
45	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	.	38	6	.	.	.	.	.	.
	.	8	7	.	.	.	.	.	.
	.	2	1	.	.	.	.	.	.
49	.	.	.	.	.	.	.	.	16
50	.	.	.	.	.	.	2	.	.
51	.	.	1	.	.	.	.	.	8
52	8	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	.	.	.	.	.	.	1	.	.
55	.	4	.	.	.	.	23	.	.
56	.	.	.	.	.	.	4	1	.
57	.	.	.	.	.	.	8	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58	.	.	.	.	.	.	46	18	.
59	.	.	.	.	.	.	7	.	.
60	30	.	118	.	.	.	36	2	.
61	.	.	.	.	.	36	14	44	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	.	.	.	.	.	.	6	.	2
63	.	6	14	27	.	43	.	21	.
	.	22	.	36	.	40	.	58	.
	.	.	.	8	.	15	.	.	.
64	.	6	76	124	.	.	47	59	.
	.	2	8	.	.	.	.	.	.
65	.	12	.	.	28	.	.	.	.
66	.	.	.	.	.	60	.	13	.
67	.	.	.	.	.	.	10	.	.
68	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69	.	.	.	.	.	.	.	.	.
70	14	.	.	.	.	.	38	.	.
	18	.	.	.	.	.	.	.	.
	597	316	313	273	256	211	234	217	203

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Zeile | Gebrüder Sachsenberg in Aschersleben | A. Borsig in Berlin. | Schichau in Elbing. | Hanomag in Hannover. | Maschinenbau-Gesellschaft „Deutschland“ in Eisenach | Eisenbahn-Bauanstalt in Gotha. | Maschinenfabrik in Grafenstaden. | Hagans in Gumbinnen. | A. & G. Koppel in Berlin. | Hilf in Herne. | Gebrüder Hohenzollern in Hohenzollern. | Hartmann in Chemnitz. | Hasenclever in Düsseldorf. | Henschel & Sohn in Cassel. | Hohenzollern in Düsseldorf. | Jung in Jungenthal bei Kirchen. | Kessler in Karlsruhe. | Kraus & Comp. in München. | Krauß & Comp. in Linz a. Donau. | Krauß & Comp. in München. | Lindner in Sangerhausen. | Linke-Hofmann-Werke in Breslau. | Maffei in München. | Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk. | Maschinenfabrik Esslingen. | Maschinenfabrik Eßlingen, vormals G. Kuhn in Stuttgart-Berg. | Maschinenfabrik Moenus in Frankfurt a. M. | Maschinenfabrik Sigl in Wien. | Maschinenfabrik Wiesbaden. | Mayer & Kühne in Cottbus. | Orenstein & Koppel in Berlin. | Pecz & Eichhorn in Berlin. | Pittler in Leipzig-Langsdorf. | Rastatter Maschinenfabrik in Rastatt. | Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz. | Schwartzkopff in Berlin. | Siemens & Halske in Berlin. | Union in Berlin. | Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg. | Vulcan in Stettin. | Waggonfabrik Uerdingen. | Waggonfabrik Wismar. | Weyer, Richter & Comp. in Zwickau. | Wöhlert in Berlin. | Zorn in Ruhrort. | Zeile |
|---|---|---

(Forts.) **I. Bestand der**

	I. Staatsbahnen.	96 Personenwagen: a. 4- rädrige. Anzahl	96 b. 6 rädrige. Anzahl	96 c. 8- rädrige. Anzahl	96 d. zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	97 b. pro Meile Bahnlänge. Anz.	97 b. pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	98 b. II. Klasse.	98 c. III. Klasse.	98 d. IV.	98 e. zusammen. Plätze.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Plätze.	99 a. pro Kilometer Bahnlänge. Plätze.	99 b. pro Achse. Plätze.
1	Badische	574	61	2	637	1339	14,04	1,86	1734	6540	17 630	—	25 904	271,76	36,02	19,33
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	539	456	1	996	2449	11,46	1,52	1896	10116	23 155	—	35 167	164,73	21,87	14,36
3	Bebra-Hanauer	24	21	—	45	111	14,80	1,96	84	432	1640	—	2156	287,47	38,30	19,43
4	Braunschweigische	3	111	—	114*	339	9,83	1,30	324	1308	3911	—	5543	160,57	21,33	16,35
5	Friedrich-Franz-E.	33	—	—	33	66	5,63	0,75	64	316	856	—	1236	105,3	14,05	18,73
6	Hannoversche (v. 1. Juni 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	—	345	—	345*	1035	8,63	1,15	770	3720	10 158	—	14 648	122,13	16,21	14,15
		—	360	—	360*	1080	9,0	1,20	860	4078	10 158	—	15 096	125,80	16,71	13,96
7	Main-Neckar	38	62	—	100	262	20,37*	2,70	324	1154	2590	—	4068	316,33*	41,99	15,53
8	Main-Weser	34	88	—	122	332	12,49	1,66	276	1448	3740	—	5464	205,41	27,31	16,46
9	Nassauische	140	—	—	140	280	11,16	1,48	528	1028	3080	—	4636	184,83	24,34	16,56
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	71	189	1	261	715	11,16	1,48	550	2426	5684	4248	12 908	202,64	26,83	18,10
11	Preuß. Ostbahn	25	250	—	275*	800	7,13	0,95	618	3472	6820	3552	14 462	129,30	17,17	18,08
12	Saarbrücker	82	—	—	82	164	8,39	1,11	218	528	1650	1125	3521	180,10	23,91	21,47
13	Westfälische	6	66	—	72	210	6,31	0,84	186	768	1870	952	3776	113,39	15,05	17,98
14	Sächsische östliche	52	88	—	140	368	14,31	1,90	363	1202	4280	—	5845	227,35	30,17	15,88
15	Sächsische westliche	237	81	—	318*	717	9,76*	1,30	498	3088	7460	—	11 046	150,39*	19,97	15,41
16	Württembergische	43	—	291	334	1250	16,69	2,21	710	5586	14 480	—	20 776	277,53	36,83	16,62
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
17	Bergisch-Märkische	95	164	—	259*	682	9,98*	1,33	770	2526	5660	5040	13 996	204,88*	27,15	20,53
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,33	0,98	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,20
19	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,33	19,30	18,43
20	a. Oberschlesische	55	119	—	174	467	7,43*	1,04	362	1548	3925	2823	8658	145,58*	19,33	18,54
	b. Breslau-Posen-Glogauer															
	c. Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1140	675	2525	111,59	14,81	18,30
21	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	95	264	1380	—	1739	108,69	14,43	21,74
22	Wilhelms-Bahn	3	22	—	25	72	3,07	0,41	48	174	620	600	1442	61,47	8,16	20,03
	b) in Privatverwaltung.															
23	Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,80	0,77	114	264	860	—	1238	99,84	13,25	17,19
24	Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,10*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,15*	16,08
25	Altona-Kieler	32	47	—	79	205	6,31	0,86	178	840	2766	—	3784	120,13	15,93	18,46
26	Bayerische Ostbahnen	313	—	—	313	626	7,69	1,03	612	2496	8300	—	11 408	140,13	18,60	18,22
27	Berlin-Anhaltische	45	95	—	140	375	7,63	1,01	474	1648	3840	—	5962	121,33	16,10	15,89
28	a. Berlin-Hamburger	—	174	—	174	522	13,14	1,74	342	1992	5420	1656	9410	236,91	31,43	18,03
	b. Hamburg-Bergedorfer															
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5	130	—	135	400	20,47	2,72	435	1424	3474	1500	6833	349,69	46,43	17,08
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	19	72	—	91	254	11,39	1,50	168	912	2390	1250	4720	209,87	27,86	18,58
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,39	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,85
	c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,23	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,63	18,24
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,21	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,31	26,58	17,69
32	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49	103	18,96	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,24	17,28
33	Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,72	18,33
34	Hessische Ludwigs-E.	130	21	—	151*	323	12,46*	1,65	382	1322	4670	—	6374	245,91*	32,65	19,73
35	Homburger	34	—	—	34	68	28,31	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,49	17,59
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	153	—	205*	563	8,02	1,07	567	1972	4210	5020	11 769	167,41	22,23	20,90

Digitized by Google

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-sammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	4rädrige offene.	4rädrige bedeckte.	6rädrige offene.	6rädrige bedeckte.	8rädrige offene.	8rädrige bedeckte.	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
rädrige.																	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.						Anz.	Anzahl.			
97	15	—	112	239	2,51	0,33	1262	969	45	236	—	—	2512	5305	55,64	7,39	1
237	—	—	237	474	2,22	0,29	2267	1880	833	637	—	—	5617	12 704	59,30	7,90	2
—	6	—	6	18	2,40	0,32	106	75	—	—	—	—	181	362	48,27	6,41	3
—	31	—	31*	93	2,69	0,36	607	498	30	—	8	47	1190	2520	73,0	9,69	4
4	—	—	4	8	0,69	0,09	50	110	—	—	—	—	160	320	27,40	3,64	5
—	88	—	88*	264	2,30	0,30	2899	1154	111	10	34	317	4525	9873	82,33	10,93	6
—	ss	—	88*	264	2,30	0,30	2939	1161	111	10	34	317	4572	9967	83,10	11,03	
20	10	—	30	70	5,44*	0,72	103	164	—	10	—	—	277	564	43,93*	5,83	7
5	20	—	25	70	2,63	0,35	336	324	—	—	—	9	669	1356	50,94	6,77	8
21	—	—	21	42	1,67	0,22	926	97	—	—	—	—	1023	2046	81,50	10,83	9
30	28	—	58	144	2,26	0,30	2258	1188	162	21	41	87	3757	7953	124,48	16,53	10
—	56	—	56	168	1,50	0,20	668	1461	91	229	—	—	2449	5218	46,63	6,19	11
26	—	—	26	52	2,66	0,35	1688	368	—	—	—	—	2056	4112	210,33	27,93	12
—	33	—	33	99	2,97	0,39	961	267	—	26	3	6	1263	2570	77,18	10,25	13
s. 102b	i. R. 103b	—	in Kol. 102 g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	1059	530	53	18	—	5	1665	3411	132,63	17,60	14
" 102b	—	—	" 102 g	" " 103a	" " 103b	" " 103b	4872	1182	—	1	4	4	6063'	12 143	165,39*	21,95	15
6	—	44	50	188	2,51	0,33	927	694	—	—	125	346	2092	5126	68,47	9,09	16
58	37	—	95*	227	3,32*	0,44	6107	958	67	34	30	—	7196	14 553	207,18	27,55	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	5,88	0,78	- b
s. 102b	—	—	in Kol. 102 g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	50	18	—	2	—	2	72	150	33,36	4,42	19a
" 102b	—	—	" " 102 g	" " 103a	" " 103b	" " 103b	79	34	—	—	—	—	113	226	63,66	8,45	- b
16	30	—	46	122	2,05*	0,27	2145	793	1062	113	50	—	4163	9601	155,11	20,59	20a u. b
—	13	—	13	39	1,73	0,23	115	216	3	48	4	1	387	835	36,30	4,90	- c
8	—	—	8	16	1,0	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	21
2	9	—	11	31	1,33	0,18	841	130	14	3	2	2	992	2009	81,30	10,78	22
3	6	—	9	24	1,94	0,26	239	139	—	—	2	—	380	764	61,61	8,18	23
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	268,10	35,60	24
11	—	—	11	22	0,70	0,09	174	304	—	—	2	4	484	980	31,11	4,13	25
64	—	—	64	128	1,58	0,21	852	825	—	—	—	—	1677	3354	41,30	5,47	26
12	9	—	21	51	1,03	0,13	715	362	30	52	5	25	1189	2520	51,28	6,81	27
3	23	—	26	75	1,49	0,25	180	426	84	335	17	115	1157	2997	75,43	10,03	28
—	46	—	46	138	7,06	0,94	381	161	27	205	—	1	775	1784	91,3	12,13	29
4	15	—	19	53	2,26	0,31	107	182	10	60	34	67	460	1192	53,0	7,04	30a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	134	126	42	30	—	—	332	736	32,28	4,29	- b
10	6	—	16	38	1,23	0,17	343	216	—	—	—	—	559	1118	36,69	4,87	- c
12	—	2	14	32	1,39	0,18	833	177	21	3	87	2	1123	2448	106,92	14,19	31
6	—	—	6	12	2,20	0,29	51	45	—	—	—	—	96	192	35,16	4,67	32
1	—	—	1	2	0,44	0,06	13	21	—	—	—	—	34	68	15,11	2,01	33
45*	8	—	53*	114	4,46*	0,58	425	296	—	—	—	—	721*	1442	55,63*	7,38	34
3	—	—	3	6	2,49	0,33	16	5	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	35
23	40	—	63*	166	2,26	0,31	5322	783	375	254	30	—	6764	14 217	202,47	26,88	36

Digitized by Google

(Forts.) **I. Bestand der**

II. **Privatbahnen.** (Forts.)	96 Personenwagen: a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8	d. zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	b. pro Meile Anz.	b. pro Kilometer Anz.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	Durchschnittlich a. pro Meile Plätze.	a. pro Kilometer Plätze.	b. pro Achse.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	90	520	1930	—	2540	128,15	17,02	15,12
38 Leipzig Dresdener . . .	82	70	—	152	374	19,53	2,59	234	1412	4642	—	6288	328,35	43,59	16,81
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,6	11,95	60	272	645	—	977	1221,25	162,14	13,57
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	51	—	51	153	10,44	1,39	122	592	1920	—	2634	180,41	23,95	17,22
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	83	49	—	132	313	16,17	2,15	198	970	3284	960	5412	279,35	37,11	17,29
42 a. Magdeburg-Halberstädter	2	84	—	86	256	21,87	2,92	156	832	2890	775	4653	399,40	53,02	18,11
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	8,0	1,06	84	344	1200	450	2078	145,31	19,29	18,22
c. Cöthen-Wegeleberer . .	2	38	—	40	118	11,46*	1,51*	72	336	1180	650	2238	224,32*	29,46*	18,97
43 Mecklenburgische	5	31	9	45	139	7,21	0,96	96	496	1600	—	2192	113,75	15,10	15,77
44 Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,43	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,42
45 Niederschlesische Zweigbahn .	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	550	406	1370	144,21	19,15	17,12
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	5	—	5	15	1,48	0,20	40	40	96	132	308	30,43	4,04	20,53
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	20	—	20	60	4,39	0,58	18	256	620	240	1134	82,95	11,01	18,90
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	125	—	—	125	250	11,78	1,56	183	1114	2940	—	4237	199,58	26,36	16,93
b. Pfälzische Maximiliansb.	34	—	—	34	68	8,13	1,08	78	264	700	—	1042	124,64	16,55	15,32
c. Neustadt-Dürkheimer .	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,36	6,94	18,0
49 Rheinische	268	94	—	362	818	12,98	1,72	2136	4810	7460	644	15 050	238,81	31,71	18,40
50 Schleswigsche	39	—	—	39	78	2,86	0,39	82	248	1265	—	1595	60,49	8,03	20,43
51 Taunus-E.	98	22	—	120	262	38,59	5,17c	522	1282	2490	—	4294	638,99	84,83	16,39
52 a. Thüringische	—	116	—	116*	348	9,34	1,24	304	1544	3924	—	5772	154,91	20,57	16,59
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,30	0,70	120	576	1320	—	2016	89,05	11,82	16,80
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,7
54 Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,75*	3,28*	120	276	320	—	716	295,17*	39,28*	11,93
55 Böhmische Westbahn . .	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,71
56 Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,493	12	64	152	—	228	60,40	8,07	16,29
57 Buschtěh rader	a. Kralup-Kladno . 8	—	3	11	28	3,71	0,50	48	88	204	170	510	68,91	9,13	18,21
	b. Prag-Wejbrkla 9	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,33
	c. Pferde-Bahn .														
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	66	38	—	104	246	5,25	0,70	264	1024	3380	—	4668	99,72	13,24	18,90
59 Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	9	145	416	—	570	107,34	14,25	16,76
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	383	1	—	384	769	9,58	1,27	864	3552	6016	—	10 432	129,85	17,24	13,57
61 Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330	216,58	28,76	15,97
Elisabeth b. Pferde-Bahn .	29	—	—	29	58	3,24	0,44	—	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
63 a. Oesterreichische nördliche	142	—	63	205	536	8,60	1,14	931	2742	4829	—	8505	136,49	18,13	15,87
b. Oesterreichische südöstliche	178	1	74	253	655	7,11	0,95	954	3862	4952	—	9768	106,0	14,07	14,91
c. Wien-Neu-Szömer . .	10	18	23	51	166	7,93	1,05	172	684	1600	—	2456	117,34	15,58	14,78
64 a. Südbahn, Oesterreichische	340	—	300	640	1880	9,24	1,23	2192	7192	17586	—	26 970	132,58	17,60	14,34
b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,12	1,69	144	588	1116	—	1848	189,54	25,16	15,69
65 Süd-Norddeutsche . . .	89	—	—	89	178	6,56	0,90	187	854	1500	510	3051	116,34	15,47	17,14
66 Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
67 Turnau-Kralup-Prager . .	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
68 Lüttich-Maestrichter . . .	23	—	—	23	46	11,93	1,58	176	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
69 Niederländische Rhein-E. .	167	—	—	167*	334	14,37	1,91	1284	2208	3774	—	7266	312,65	41,51	21,73
70 a. Warschau-Wiener . .	—	59	—	59*	177	3,81	0,51	184	916	1280	744	3124	67,32	8,94	17,65
b. Warschau-Bromberger .	10	56	—	66	188	10,66	1,33	120	400	1520	1440	3480	186,69	24,71	18,51

Digitized by Google

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4r	6r	8r	zu-sammen.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilometer	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-men.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilo-meter	
	rädrige.				Bahnlänge.										Bahnlänge.		
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.				Anzahl.		Anz.	Anzahl.			
8	6	—	14*	34	1,72	0,93	247	82	—	—	—	8	337	690	34,92	4,69	37
14	—	—	14	28	1,46	0,79	563	296	159	139	—	7	1164	2640	137,65	18,20	38
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	2,50	0,33	39
7	2	—	9	20	1,27	0,18	86	117	33	23	2	—	261	582	39,96	5,29	40
—	10	—	10	30	1,55	0,21	771	543	—	8	5	58	1385	2904	150,0	19,91	41
—	20	—	20	60	5,13	0,68	405	155	10	160	—	25	755	1730	148,50	19,72	42a
—	4	—	4	12	0,84	0,11	64	100	13	79	2	—	258	612	42,80	5,68	- b
—	9	—	9	27	2,21*	0,26*	256	216	10	2	—	—	484	980	87,73	11,65	- c
4	4	—	8	20	1,04	0,14	126	83	7	30	17	62	325	845	43,45	5,62	43
—	3*	—	3	9	1,46	0,19	9	35	12	9	2	—	67	159	25,73	3,42	44
2	3	—	5	13	1,37	0,18	27	57	—	—	18	6	108	264	27,79	3,69	45
—	4	—	4	12	1,18	0,16	132	31	14	10	—	—	187	398	39,33	5,22	46
6	—	—	6	12	0,88	0,12	82	143	—	—	—	—	225	450	32,92	4,37	47
35	—	—	35	70	3,20	0,44	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	158,59	21,03	48a
11	—	—	11	22	2,63	0,35	345	90	6	—	—	—	441	888	106,22	14,10	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
79	8	—	87	182	2,49	0,38	2614	634	5	—	6	—	3259	6535	103,69	13,77	49
12	—	—	12	24	0,91	0,12	161	110	—	—	—	—	271	542	20,33	2,73	50
9	8	—	17	42	6,23	0,83	122	77	12	13	—	—	224	473	70,10	9,34	51
—	27	—	27*	81	2,17	0,29	773	771	14	4	—	36	1598	3286	88,19	11,71	52a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	153	—	—	—	—	345	690	30,44	4,05	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	48	90	—	—	—	—	138	276	38,35	5,12	53
3	—	—	3	6	2,48*	0,33*	255	12	—	—	—	—	267	534	151,70	20,14	54
12	—	—	12	24	0,90	0,12	580	194*	—	—	—	—	774	1548	58,06	7,71	55
2	—	—	2	4	1,06	0,14	94	4	—	—	—	—	98	196	52,27	6,94	56
4	—	—	4	8	1,08	0,14	160	2	—	—	—	—	162	324	43,78	5,81	57a u. b
4	—	—	4	8	1,90	0,25	107	—	—	—	—	—	107	214	50,93	6,76	- c
39	1	—	40	81	1,73	0,23	525	780	—	—	21	46	1372	2878	61,48	8,16	58
—	—	3	3	12	2,26	0,29	134	—	—	—	—	4	138	284	53,48	7,10	59
122*	—	—	122	244	3,64	0,41	2546*	2598*	—	—	110	217	5471	11596	144,34	19,16	60
53	—	1	54*	110	1,93	0,26	713	1015	1	—	8	—	1737*	3491	61,32	8,14	61a
4	—	—	4	8	0,46	0,05	562	144	—	—	29*	—	735	1528	87,96	11,68	- b
4	—	—	4	8	0,59	0,13	227	20	—	—	—	—	247	494	61,14	8,12	62
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1243	460	31	—	297	547	2578	6875	110,33	14,63	63a
82	5	12	99	227	2,46	0,33	688	1283	106	80	334	695	3186	8616	93,49	12,41	- b
13	—	5	18	46	2,20	0,29	106	614	—	9	19	5	753	1563	74,68	9,91	- c
112*	—	30	142*	344	1,69	0,22	2719	3360	—	—	25	20	6124	12338	60,63	8,05	64a
11	—	—	11	22	2,26	0,30	53	69	—	—	—	—	122	244	25,03	3,32	- b
12	—	—	12	24	0,92	0,12	255	202	—	—	—	—	457	914	34,91	4,64	65
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	850	—	—	—	—	1241	2482	32,10	4,26	66
4*	—	—	4	8	0,69	0,09	128	23	—	—	—	—	151	302	26,21	3,48	67
8	—	—	8	16	4,13	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	68
55	—	—	55	110	4,73	0,63	639	488	—	—	—	—	1127	2254	96,99	12,88	69
—	16	—	16	48	1,03	0,14	775	288	322	143	—	—	1528	3521	75,88	10,07	70a
—	12	—	12	36	1,93	0,26	64	114	140	80	—	—	398	1016	54,34	7,21	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	104 a. 4räd.	104 b. 6räd.	104 c. 8räd.	104 d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Arbeitswagen:						
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
1	Badische	156	—	—	156	16	14	24 Briefpost- und 18 Postnachwagen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	373*	87	—	460	27	74	52 vier- und 34 sechsrädrige Postwagen
3	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
4	Braunschweigische	8	—	—	8	38*	3	
5	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	348 / 325	—	—	348 / 325	—	12 / 12	
7	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
8	Main-Weser	46	—	—	46	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	95	16	—	111	—	9	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	47	112	—	159	8	14	144 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	58	—	—	58	—	4	27 Bahnmeister- und 7 Umladewagen
14	Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
15	Sächsische westliche	83	—	—	83	—	12	
16	Württembergische	24	—	—	24	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen, 12 vier- und 16 achträdrige Postwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
19	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	5	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
	c. Stargard-Posener	15	10	1	26	—	2	
21	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 5* Schalden und 1 Ausgleichungswagen
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	2	
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	35	—	—	35	3	3	1 stehende Maschine am Quai in Altona, 20 Drehwagen für Oberbahnwärter und 8 Postwagen
26	Bayersche Ostbahnen	50	—	—	50	—	—	24 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	150*	—	—	150	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	57	—	—	57	—	6	1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	49	8	—	57	—	3	
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	23	20	—	43	—	3	1 Seil- und 1 Kiepenwagen
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	50	—	—	50	—	3	1 Bahnrevisionswagen
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	2	
33	Gliechstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	1 Post- und 2 Drehwagen
34	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	276	2	—	278	76*	7	

Digitized by Google

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen.		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer			
		Zoll-Centner.				Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
360	209	11 425	463 330	5340	14 000	494 095	*5182*	*688*	100	5 1/4	1
—	—	29 280	878 380	3960	42 680	954 300	*4470*	*593*	175*	3,66	2
38	—	1200	36 200	—	8000	45 400	*6053*	*804*	100	5 3/4 (engl.)	3
173	25	4650	175 200	3500	240	183 590	*5316*	*706*	100	5 (engl.)	4
46	2	600	24 000	5580	4000	34 180	*2926*	*388*	100	4 15/16	5
—	—	10 560	665 600	in Kol. 109b	27 840	704 000	*5870*	*779*	100	5 (engl.)	6
—	—	10 800	710 430	" " 109b	26 000	747 230	6230	827	100	5 (engl.)	
168	8	5030	35 110	2960	320	43 420	*3376**	*448*	100	—	7
344	—	4160	90 080	6240	4380	104 860	*3942*	*523*	100	6 (engl.)	8
123	—	2100	199 300	4200	—	205 600	*8197*	*1088*	100	4 15/16	9
464	782	5360	712 819	9084	8660	735 923	*11 519*	*1530*	150	5 3/4	10
668	—	6720	395 769	43 564	33 475	479 528	*4287*	*569*	105	5	11
80	48	2600	333 300	1680	9680	347 260	*17 763*	*2358*	100	3 3/4—5	12
541	—	4770	175 960	6900	4640	192 270	*5774*	*767*	100	5	13
326	10	in Kol. 109b	227 530	in Kol. 109b	in Kol. 109b	227 530	*8847*	*1174*	100	3 3/4—5 1/4	14
468	41	" " 109b	839 970	" " 109b	" " 109b	839 970	*11 436**	*1518*	100	3 3/4—5 1/4	15
60	—	10 000	372 890	2300	480	385 670	*5152*	*684*	146	4 15/16	16
—	789	11 100	1 179 690	16 480	—	1 207 270	*17212*	*2285*	100	3 1/4—5 1/4	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 a
24	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	4 1/2	- b
29	—	in Kol. 109b	11 400	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 400	*2528*	*336*	100	3 3/4—5 1/4	19 a
30	—	" " 109b	16 300	" " 109b	" " 109b	16 300	*4591*	*610*	100	4 3/4—5 1/4	- b
450	272	7410	738 405	6560	—	752 375	*12 155*	*1614*	110	4 3/4	20 a u. b
86	46	2762	66 456	5740	2175	77 133	*3408*	*452*	113	4 3/4	- c
46	—	1200	103 180	2680	3700	110 760	*6922*	*919*	100	3 1/4—5 1/4	21
80	—	2020	167 792	1080	—	170 892	*6908*	*917*	120	5 1/4	22
128	—	960	38 210	2840	—	42 010	*3388*	*449*	75	3 3/4—4 1/4	23
29	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	3 3/4	24
208	—	880	69 480	in Kol. 109b	2800	73 160	*2323*	*308*	90	4 1/2 u. 5	25
238	—	8800*	335 400	" " 109b	10 000	354 200	*4351*	*578*	100	5 1/4	26
151	—	2040	190 710	2250	2520	197 520	*4019*	*534*	141	eiserne 5 / stählerne 4 3/4	27
338	68	2850	191 185	10 610*	4740	209 385	*5272*	*700*	100	5 1/4	28
495	—	6615	141 200	in Kol. 109b	4530	152 345	*7796*	*1035*	100	3 3/4—5	29
251	—	1900	70 575	425	4864	77 764	*3458*	*459*	111	3 3/4—5	30 a
28	—	1440	74 720	2340	—	78 500	*3443*	*457*	120	4 7/8 u. 5	- b
94	—	1966	89 310	11 800	10 000	113 076	*3711*	*492*	100	4 1/2—4 7/8	- c
125	40	1560	216 518	1640	—	219 718	*9597*	*1274*	165	stählerne 4 3/4	31
41	—	480	7800	7080	—	15 360	*2813*	*373*	40 u. 100	3 3/4—4 3/4	32
5	—	120	4380	—	440	4940	*1098*	*146*	90	4 3/4	33
290	—	8900*	138 600	in Kol. 109b	2880	150 380*	*5802**	*770*	100	4 1/4—4 3/4	34
12	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5 1/4	35
1274*	in Kol. 108a	6640	1 148 710	12 480	27 900	1 195 730	*17 029*	*2261*	100	stählerne 4 3/4 / eiserne 5	36

Digitized by Google

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4räd.	b. 6räd.	c. 8räd.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
					Anzahl.	Anz.	Anz.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordd.	21	—	—	21	—	2	
38	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	13 Post- und 1 Krankenwagen
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	28	—	28	—	—	
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	29*	—	—	29	1	3	
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
44	Neisse-Brieger	—	—	2	2	—	1	7 Bahnmeisterwagen
45	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
46	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	1	—	
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	7 Bahnmeisterwagen
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	8 Post- und Gefangenenwagen
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Post- und Gefangenenwagen
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	
49	Rheinische	166	—	—	166	—	8	9 Bergbremswagen
50	Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wasserwagen und 2 Postwagen
51	Taunus-E.	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
52	a. Thüringische	104	—	—	104	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
53	Tilsit-Insterburger	s. S. 102a	—	—	—	—	1	
54	Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
55	Böhmische Westbahn	20	—	—	20	5	10	
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	22 kleine Bahnwagen
57	Buschtehrader	a. Kralup-Aladne	18	—	—	18	2	2
		b. Prag-Weßpetka						
		c. Pferde-Bahn	15	—	—	15	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	16	45	320 Bahnwagen
61	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn	132	—	—	132*	16*	9*
		b. Pferde-Bahn	67	—	—	67	10	4
62	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	16	6	
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	11	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	4	
64	a. Südbahn, Oesterreichische	170	—	110	280	52	10	
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	2	—	
65	Süd-Norddeutsche	30	—	—	30	6	4	
66	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
67	Turnau Kralup-Prager	—	—	—	—	—	3	
68	Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	—	
69	Niederländische Rhein-E.	40	—	—	40	—	2	
70	a. Warschau-Wiener	39	39	—	78	—	9	8 sechsrädrige Postwagen
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 sechsrädrige Postwagen

Digitized by Google

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen.		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. hölzernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
92	3	1700	42 210	—	2100	46 010	*2321*	*308*	100	3⅝—5	37
2776	658	2100	174 240	in Kol. 109b	—	176 340	*9208*	*1222*	100	5⅞	38
—	—	—	90	—	100	190	*237*	*32*	45	3½	39
34	—	1080	43 430	2406	3920	50 836	*3182*	*462*	100	5	40
236	—	1500	215 180	2510	2175	221 365	*11 434*	*1518*	200	5	41
334	—	3000	125 450	in Kol. 109b	—	128 450	*11 026*	*1464*	100	3½—5⅛	42a
129	—	300	27 180	7835	480	35 795	*2503*	*332*	100	5	- b
—	—	1350	92 665	in Kol. 109b	—	94 015	*8417*	*1117*	100	3½—5⅛	- c
111	2	1200	40 920	3600	—	45 720	*2372*	*315*	100	5	43
24	—	750	7440	310	280	8780	*1421*	*189*	50	3½—4⅛	44
68	—	920	16 096	744	1152	18 912	*1991*	*264*	90	4⅞	45
70	—	480	29 686	—	—	30 166	*2981*	*396*	90	4 15/16	46
—	—	870	30 770	9140	—	40 780	*2983*	*396*	100	5	47
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*10 813*	*1436*	150	4¾	48a
—	—	1400	51 200	2500	—	55 100	*6579*	*873*	150	4¾	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
124	200	15 500	594 780	13 430	16 600	640 310	*10 160*	*1349*	100	5	49
16	—	960	33 720	in Kol. 109b	1440	36 120	*1370*	*182*	60 u. 80	3⅝, 4½ u. 5	50
142	—	1680	34 630	" " 109b	520	36 830	*5481*	*727*	100	5⅛	51
163	—	3300	206 790	2720	—	212 810	*5711*	*758*	100	3⅛—5	52a
39	—	1440	39 500	in Kol. 109b	—	40 940	*1808*	*240*	75	4⅛—4¾	- b
—	—	640	15 975	2890	6835	26 340	*3679*	*488*	90	5	53
40	—	600	53 400	in Kol. 109b	in Kol. 109b	54 000	*15 341*	*2037*	100	4¾	54
70	—	2400	148 800	6000	4000	161 200	*6046*	*802*	100	4¾	55
—	—	160	16 880	—	—	17 040	*4544*	*603*	120	4	56
50	—	800	30 800	720	540	32 860	*4432*	*589*	100	4⅛	57a
—	—	280	7490	—	450	8220	*1957*	*259*	42	2½	u. b - c
230	—	7640	161 110	110 965	16 200	295 915	*6322*	*839*	100	4¾	58
24	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4¾	59
1279	—	14 148	915 705	13 260	—	943 113	*11 739*	*1559*	104	4—4¾	60
235	—	6570	193 085	90 895	1440	291 990*	*5129*	*681*	25 resp. 100*	2½ resp. 4¾	61a
—	—	160	34 200	—	670	35 030	*2016*	*268*	25	2½	- b
54	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4½	62
759	94	13 025	501 290	8997	—	523 312	*8398*	*1115*	115	3⅞—4⅝	63a
1149	98	17 570	540 220	71 256	—	629 046	*6826*	*906*	115	3⅞—4⅝	- b
163	14	3265	129 905	13 124	—	146 294	*6989*	*928*	115	3⅞—4⅝	- c
100	—	20 340	1 222 600	in Kol. 109b	47 800	1 290 740	*6345*	*842*	100	4⅞	64a
41	—	550	13 000	11 400	—	24 950	*2559*	*340*	100	4⅞*	- b
—	—	2400	75 000	16 400	6000	99 800	*3812*	*506*	100	4 11/16	65
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4⅞	66
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2691*	*357*	105	4⅝	67
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	5	68
406	325	6210	173 500	16 000	6000	201 710	*8679*	*1152*	84	5⅛ (engl.)	69
—	—	2560	234 153	in Kol. 109b	5850	242 563	*5227*	*694*	100	5	70a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3457*	*459*	100	5	- b

Digitized by Google

II. Anschaffungskosten der

	I. Staatsbahnen.	113 Lokomotiven und Tender a. überhaupt. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen a. überhaupt. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen a. überhaupt. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	3 155 606	*33 098*	*4395*	1 338 174	*14 036*	*1864*	164 281	*1723*	*229*
2	Bayerische (u. gepcht. Zugb.)	6 141 357	*28 767*	*3819*	1 850 637	*8667*	*1151*	466 868*	*2186*	*290*
3	Bebra-Hanauer	104 640	*13 952*	*1852*	129 632	*17 284*	*2295*	15 514	*2069*	*275*
4	Braunschweigische	1 417 820	*41 072*	*5453*	370 978	*10 744*	*1426*	67 013	*1944*	*258*
5	Friedrich-Franz-E.	220 316	*18 863*	*2504*	70 584	*6043*	*802*	5600	*479*	*64*
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	3 257 234 / 3 283 234	*27 157* / *27 374*	*3606* / *3634*	931 471* / 984 077*	*7766* / *8205*	*1031* / *1089*	169 155* / 169 155*	*1410* / *1410*	*187* / *187*
7	Main-Neckar	374 458	*32 225*	*4278*	179 366	*15 436*	*2050*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
8	Main-Weser	926 376*	*34 826*	*4624*	355 808	*13 376*	*1776*	61 096	*2297*	*305*
9	Nassauische	547 502	*21 830*	*2899*	271 501	*10 825*	*1437*	31 819	*1269*	*168*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	2 916 179	*45 644*	*6060*	714 997	*11 192*	*1486*	115 159	*1802*	*239*
11	Preuß. Ostbahn	2 498 816	*22 341*	*2966*	849 443	*7594*	*1008*	134 530	*1203*	*160*
12	Saarbrücker	984 571	*50 362*	*6686*	184 425	*9433*	*1252*	46 288	*2368*	*314*
13	Westfälische	951 986	*28 588*	*3796*	207 544	*6233*	*827*	74 947	*2251*	*299*
14	Sächsische östliche	974 046	*37 871*	*5029*	360 703	*14 025*	*1862*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15	Sächsische westliche	2 653 587	*36 125**	*4797*	669 798	*9119**	*1211*	" " 116a	" " 116b	" " 116b
16	Württembergische	2 326 810	*31 082*	*4126*	816 592	*10 908*	*1448*	99 055	*1323*	*175*
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 591 119	*51 199*	*6798*	689 270	*10 086**	*1339*	126 888	*1857**	*246*
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	*23 112*	*3070*	11 132	*8185*	*1087*	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	116 008	*25 722*	*3415*	29 681	*6581*	*874*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	*32 904*	*4368*	32 788	*9236*	*1226*	" " 116a	" " 116b	" " 116b
20	a. Oberschlesische	2 566 711	*41 465*	*5505*	448 998	*7547**	*1002*	90 455	*1521**	*202*
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	506 332	*22 374*	*2975*	151 452	*6692*	*888*	26 602	*1175*	*156*
21	Rhein-Nahe-E.	525 613	*32 851*	*4361*	90 086	*5630*	*747*	14 556	*910*	*121*
22	Wilhelms-Bahn	430 300	*17 393*	*2309*	59 363	*2530*	*336*	21 413	*913*	*121*
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	296 400	*23 903*	*3173*	66 230	*5341*	*709*	15 417	*1243*	*165*
24	Alberts-Bahn	138 358	*27 076*	*3595*	42 563	*23 516**	*3122**	—	—	—
25	Altona-Kieler	313 839*	*16 801*	*2231*	131 287*	*7028*	*933*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
26	Bayerische Ostbahnen	1 713 638	*21 052*	*2795*	789 718	*9702*	*1288*	158 523*	*1947*	*258*
27	Berlin-Anhaltische	1 207 280	*24 568*	*3261*	375 014	*7631*	*1013*	30 639	*623*	*82*
28	a. Berlin-Hamburger	1 421 013	*35 776*	*4750*	523 092	*13 169*	*1748*	48 432	*1219*	*162*
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	810 400	*41 474*	*5506*	435 574	*22 292*	*2959*	110 262	*5643*	*749*
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	806 000	*35 838*	*4758*	242 340	*10 776*	*1431*	42 032	*1869*	*248*
	b. Hinterpommer.	481 000	*21 096*	*2801*	163 668	*7178*	*953*	30 954	*1358*	*180*
	c. Vorpommersche	536 715	*17 615*	*2339*	271 072	*8896*	*1181*	29 693	*974*	*130*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	761 283	*33 251*	*4415*	277 650	*12 127*	*1610*	15 915	*695*	*92*
32	Frankfurt-Hanauer	167 168*	*30 617*	*4065*	107 078*	*19 611*	*2604*	9892*	*1812*	*241*
33	Glückstadt-Elmshorner	45 072	*9572*	*1271*	13 839	*3075*	*408*	1400	*311*	*41*
34	Hessische Ludwigs-E.	1 029 991*	*39 737**	*5276*	334 959*	*12 922**	*1716*	85 360*	*3293**	*437*
35	Homburger	58 057	*24 090*	*3198*	62 376	*25 882*	*3436*	3700	*1535*	*204*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 820 537	*68 652*	*9115*	580 225	*8263*	*1097*	141 070	*2009*	*267*

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 720 207	*28 532*	*3788*	45 714	10 057	59 560	—	1
4 576 551	*21 436*	*2846*	65 806	in Kol. 117	—	2 253 619*	2
209 332	*27 911*	*3706*	39 312	1557	—	—	3
1 533 907	*44 435*	*5899*	868	—	—	—	4
150 240	*12 863*	*1708*	13 440	—	—	—	5
4 366 288	*36 404*	*4833*	109 977	—	—	—	
4 419 916	*36 851*	*4892*	*102 625*	—	—	—	6
359 708	*30 956*	*4110*	in Kol. 118	2472	—	223	7
773 222	*29 068*	*3860*	32 433	1500	—	—	8
927 584	*36 985*	*4911*	—	280	—	—	9
4 155 973	*65 049*	*8636*	72 750	in Kol. 117	in Kol. 117	—	10
3 237 719	*28 947*	*3843*	181 590	10 422	20 826	—	11
1 891 542	*96 754*	*12 843*	50 360	—	—	—	12
1 205 484	*36 201*	*4806*	30 856	1402	8623	—	13
1 303 514	*50 681*	*6730*	7448	1313	—	—	14
3 874 125	*52 745**	*7003*	4249	2315	—	—	15
2 269 130	*30 311*	*4024*	21 250	751	10 012	60 426*	16
6 602 744	*94 137*	*12 498*	—	—	3500	in Kol. 113	17
—	—	—	—	—	—	—	18a
4000	*2941*	*391*	—	—	—	—	- b
56 037	*12 425*	*1650*	4941	—	—	—	19a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
4 512 546	*72 901*	*7679*	—	—	—	—	20a - b
463 270	*20 472*	*2718*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 592*	*4858*	23 680	—	83 090*	—	21
918 183	*37 113*	*4927*	—	360	—	—	22
300 580	*24 240*	*3218*	—	400	—	—	23
468 246	*91 633*	*12 166*	600	—	—	—	24
311 098*	*16 654*	*2211*	in Kol. 116a	941	234	5475*	25
1 996 205	*24 523*	*3256*	48 941	—	—	—	26
1 434 556	*29 193*	*3876*	ca. 22 000	3900	—	—	27
1 746 629	*43 974*	*5838*	42 250	2000	4034	—	28
1 171 243	*59 941*	*7958*	27 588	—	—	—	29
658 981	*29 301*	*3890*	33 992	1230	2109	45 933*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	34 853	1350	754	13 536*	- c
1 369 027	*59 796*	*7938*	—	295	—	—	31
94 786*	*17 360*	*2304*	—	445	—	—	32
28 239	*6275*	*834*	1627	—	1282	—	33
781 980*	*30 169**	*4005*	10 588	2200	33 940	in Kol. 113a	34
20 800	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
6 968 316	*99 239*	*13 176*	101 228	6300	—	—	36

Digitized by Google

II. Anschaffungskosten der

II. **Privatbahnen.** (Forts.)	113 Lokomotiven und Tender			114 Personenwagen			115 Gepäckwagen		
	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
37 Kurs. Friedr. Wilh. Nordb.	639 435	*32 262*	*4283*	163 944	*8272*	*1098*	20 800	*1049*	*139*
38 Leipzig-Dresdener . . .	934 250	*48 785*	*6477*	329 989	*17 231*	*2287*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
39 Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	38 665	*48 331*	*6412*	32 912	*41 140*	*5462*	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	320 283	*21 937*	*2912*	137 091	*9389*	*1247*	12 548	*859*	*114*
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 317	*42 268*	*5612*	298 793	*15 434*	*2049*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
42 a. Magdeburg-Halberstädter	658 762	*56 546*	*7501*	—*	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	*26 408*	*3506*	104 472	*7306*	*970*	8280	*579*	*77*
c. Cöthen-Wegelebener . .	358 330	*32 079*	*4259*	—*	—	—	—	—	—
43 Mecklenburgische	450 000	*23 352*	*3100*	127 000	*6591*	*875*	12 000	*623*	*83*
44 Neisse-Brieger	114 670	*18 555*	*2463*	33 178	*5369*	*713*	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	202 648	*21 331*	*2832*	55 603	*5853*	*777*	8687	*914*	*121*
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	178 478	*17 636*	*2341*	17 775	*1756*	*233*	9440	*933*	*124*
47 Ostpreußische Südbahn . .	— *	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	653 476	*30 781*	*4087*	198 950*	*9371*	*1244*	38 015	*1791*	*238*
b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	*27 911*	*3613*	51 175*	*6121*	*813*	13 542	*1620*	*215*
c. Neustadt-Türkheimer .	43 028	*20 837*	*2766*	7343	*3556*	*472*	3900	*1889*	*251*
49 Rheinische	2 514 447	*39 899*	*5297*	850 930	*13 503*	*1792*	144 022	*2285*	*303*
50 Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	257 866	*38 373*	*5094*	176 679	*26 242*	*3490*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
52 a. Thüringische	1 379 173	*37 015*	*4914*	350 818	*9415*	*1250*	48 298	*1296*	*172*
b. Werra-E	506 800	*22 385*	*2972*	122 750	*5422*	*720*	25 050	*1107*	*147*
53 Tilsit-Insterburger . . .	85 800	*11 983*	*1591*	35 417	*4947*	*657*	7008	*979*	*130*
54 Aussig-Teplitzer	124 860	*35 472*	*4710*	60 356	*24 940**	*3311**	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
55 Böhmische Westbahn . .	495 320	*18 589*	*2467*	226 100	*8481*	*1126*	21 840	*819*	*109*
56 Brünn-Rossitzer	85 770	*22 872*	*3036*	6349	*4359*	*578*	1680	*448*	*59*
57 Buschtiehrader: a. Kralup-Aladno.	131 202	*31 691*	*4208*	10 160	*2454*	*326*	2394	*578*	*77*
b. Prag-Wejhybka	39 262	*12 043*	*1599*	14 109	*1891*	*251*	2559	*343*	*45*
c. Pferde-Bahn . .	—	—	—						
58 Galizische Carl-Ludwigs-B.	2 020 527	*43 164*	*5731*	339 686	*7257*	*964*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
59 Graz-Köflacher	72 912	*13 731*	*1823*	18 339	*3454*	*458*	4460	*840*	*111*
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	4 268 824	*53 134*	*7054*	744 550	*9267*	*1230*	161 559	*2011*	*267*
61 Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	2 117 833*	*39 876*	*5294*	1 077 973	*18 935*	*2514*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	197 221	*24 408*	*3241*	27 712	*3430*	*455*	4965	*614*	*82*
63 a. Oesterreichische nördliche .	3 010 413	*48 313*	*6415*	584 459	*9380*	*1245*	136 366	*2188*	*291*
b. Oesterreichische südöstliche	3 394 790	*36 839*	*4891*	746 173	*8097*	*1075*	198 048	*2149*	*285*
c. Wien-Neu-Szönyer . .	549 477	*26 243*	*3485*	150 050	*7169*	*952*	34 498	*1648*	*219*
64 a. Südbahn, Oesterreichische	5 816 044	*28 590*	*3796*	1 189 968	*5849*	*776*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	967 978	*36 974*	*4909*	226 249	*8642*	*1147*	21 918	*837*	*111*
66 Theiß-Bahn	1 816 914	*23 502*	*3120*	511 811	*6620*	*879*	107 880*	*1395*	*185*
67 Turnau-Kralup-Prager . .	203 333	*17 649*	*2343*	50 260	*4362*	*579*	6987	*606*	*80*
68 Lüttich-Maestrichter . . .	75 184	*19 478*	*2586*	39 834	*10 320*	*1370*	9813	*2542*	*338*
69 Niederländische Rhein-E.	912 331	*39 257*	*5212*	390 380	*16 798*	*2230*	88 171	*3794*	*504*
70 a. Warschau-Wiener . .	1 351 485*	*29 126*	*3867*	140 600*	*3030*	*402*	35 702*	*769*	*102*
b. Warschau-Bromberger	— *	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Trassiren.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
347 951	*17 555*	*2331*	7280	330	—	—	37
1 046 670	*54 656*	*7257*	—	—	in Kol. 116a	—	38
350	*438*	*58*	250	—	—	—	39
328 364	*22 491*	*2986*	in Kol. 116a	—	—	—	40
1 338 572	*69 141*	*9180*	" " 116a	904	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	42a
348 259	*24 354*	*3234*	in Kol. 116a	350	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
411 580	*21 359*	*2836*	—	900	—	—	43
76 230	*12 335*	*1638*	in Kol. 116a	574	1897	—	44
146 621	*15 434*	*2049*	15 440	—	—	—	45
205 933	*20 349*	*2734*	—	80	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	47
1 148 973	*54 120*	*7185*	600	500	900	—	48a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 776 143	*44 052*	*5848*	66 400	1470	12 730	—	49
—	—	—	—	—	—	—	50
231 530	*34 454*	*4574*	—*	—	—*	—	51
1 410 957	*37 868*	*5028*	28 678	188	—	—	52a
341 487	*15 083*	*2003*	11 560	—	—	—	- b
153 792	*21 479*	*2852*	in Kol. 116a	450	—	—	53
302 251	*85 867*	*11 400*	" " 116a	1820	—	—	54
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	55
90 916	*24 244*	*3219*	—	1362	1756	—	56
103 014	*24 883*	*3304*	862	2450	510	—	57a
36 258	*4860*	*645*	980	—	3194	—	- b
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	- c 58
95 291	*17 945*	*2382*	—	300	—	—	59
6 147 010	*76 512*	*10 158*	—	33 694	25 600	—	60
1 492 395*	*28 100*	*3731*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	- b
284 233	*35 177*	*4670*	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	*57 368*	*7617*	—	22 908	12 447*	—	63a
1 687 747	*50 871*	*6754*	—	20 845	17 145*	—	- b
1 106 444	*52 864*	*7019*	—	8968	6072*	—	- c
5 367 072	*26 383*	*3503*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
578 041	*22 080*	*2931*	7430	6877	—	—	65
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	—	66
133 553	*11 593*	*1539*	—	620	—	—	67
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	68
1 112 190	*47 857*	*6354*	12 160	365	—	—	69
1 536 400*	*33 112*	*4396*	83 535*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: Meilen. a. vor Courier- u. Schnell-(Eil-) Zügen.	b. vor Personen-(Post-) Zügen.	c. vor Güter-Zügen.	d. vor gemischten Zügen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen.	f. vor Material- u. Arbeitszügen.	g. leer.	h. zusammen.	Davon Nutzmeilen.
1	Badische	61 279	232 846	149 648	16 113	3 941	1 125	3 143	**468 095**	463 827*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	in Kol. 12 1b	867 692	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1b	122 877	908	11 153	**1 002 630**	991 477
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	8 631	—	3 643	815	13 089	12 274
4	Braunschweigische	31 004	87 815	95 516	—	31 004*	—	11 978	**257 317**	245 339
5	Friedrich-Franz-E.	—	25 822	7 111	—	30	1 701	523	**35 187**	34 664
6	Hanno- { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	674 724	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	15 322	—	**690 046**	690 046
	versche { v. 1. Juli bis 31. Dcbr. 66	" " 12 1c	" " 12 1c	353 650	" 12 1c	" " 12 1c	6 104	—	359 754	359 754
7	Main-Neckar	13 989	50 737	15 241	3 765	3 559	197	676	**88 164**	87 291
8	Main-Weser	32 778	32 560	35 753	43 065*	7 492	381	6 193	**158 222***	152 029
9	Nassauische	—	83 282	38 450	—	5 397	283	1 491	**128 903**	127 412
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	50 399	192 147	291 988	—	—*	13 645	72 243	**620 422**	548 179
11	Preuß. Ostbahn	152 628	100 638	164 573	in Kol. 12 1c	47 868	18 767	61 564	**546 038**	484 474
12	Saarbrücker	238	52 109	88 467	" " 12 1c	9 697	3 647	2 300	**156 458**	154 158
13	Westfälische	—	55 864	95 444	" 12 1c	8 097	2 065	13 096	**174 566**	161 470
14	Sächsische östliche	6 574	74 390	55 111	" 12 1c	—	465	12 094	**148 634**	136 540
15	Sächsische westliche	in Kol. 12 1b	160 113	234 498	—	—	8 230	30 037	**432 878**	402 841
16	Württembergische	23 371	245 408	93 150	54 749	40 858*	1 627	32 296	**491 459**	459 163
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	23 005	201 815	272 818	—	30 321	9 449	46 892	**584 300**	537 408
18	a. Göß nitz-Geraer	—	5 159*	in Kol. 12 1d	8 559	—	609	501	**14 828**	14 327
	b. Greiz-Brunner	—	5 229	5	—	—	708	126	**6 068**	5 942
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	1 304	10 333	—	164	1 026	**12 827**	11 801
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 12 1d	9 368	—	—	826	**10 194**	9 368
20	a. Oberschlesische	18 978	85 943	289 704	in Kol. 12 1c	26 370	2 116	29 857	**452 968**	423 111*
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	—	24 678	37 538	" " 12 1c	11 712	3 099	9 826	**86 853**	77 027
21	Rhein-Nahe-E.	6 843	27 924	61 391	" " 12 1c	10 371	844	4 095	**111 468**	107 373
22	Wilhelms-Bahn	5 133	6 516	41 147	" " 12 1c	98	2 037	331	**55 262**	54 931
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	6 347	23 711	18 933	—	233	—	1 234	**50 458**	49 224
24	Alberts-Bahn	—	8 163	25 805	—	—	—	—	**33 968**	33 968
25	Altona-Kieler	in Kol. 12 1b	70 939	in Kol. 12 1d	31 679	—	in Kol. 12 1d	1 662	**104 280**	102 618
26	Bayerische Ostbahnen	59 709	117 820	183 216	in Kol. 12 1c	32 036	5 758	3 969	**402 508**	398 539
27	Berlin-Anhaltische	72 390	53 334	84 749	" " 12 1c	3 010	2 506	9 905	**225 894**	215 989
28	a. Berlin-Hamburger	39 511	30 574	69 762	78 164	24 613	17 053	25 018	**284 695**	259 677
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdeberg.	28 518	69 856	62 166	in Kol. 12 1c	—	1 706	8 104	**170 350**	162 246
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	16 374	64 297	43 929	" " 12 1c	8 515	9 139	10 352	**152 606**	142 254
	b. Hinterpommer.	16 604	32 881	18 554	—	2 832	691	4 360	**75 922**	71 562
	c. Vorpommersche	20 574	36 221	25 133	—	1 396	1 793	4 884	**90 001**	85 117
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	50 030	43 579	—	in Kol. 12 1f	44 979*	2 296	**140 881**	138 588
32	Frankfurt-Hanauer	7 523	11 443	—	12 191	" " 12 1g	1 545*	838	**33 540**	32 702*
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 118	—	195	59	**10 372**	10 313
34	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 12 1b	130 344*	55 250*	in Kol. 12 1c	—	2 099	—	**187 693***	181 451*
35	Homburger	5 400	7 282	—	1 815	155	82	239	**14 973**	14 734
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	98 858	217 386	450 111	—	in Kol. 12 1a—e	in Kol. 12 1a—e	74 549	**840 904**	766 355

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

A. Lokomotiven.

II. Privatbahnen. (Forts.)		Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutz-meilen.
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter- Zügen.	d. vor gemischten Zügen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen.	f. vor Material- u. Arbeits-Zügen.	g. leer.	h. zusammen.	
		Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	114 453	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	389	in Kol. 12 1c	114 842	114 842
38	Leipzig-Dresdener	" " 12 1b	101 153	58 432	—	—	4 503	7 563	171 651	164 088
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8 425	—	—	26	—	—	8 451	8 451
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	21 812	2 796	20 689	—	3 560	in Kol. 12 1f	48 857	45 297
41	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	11 534	45 895	68 115	6 862	4 984	—	3 217	140 607	137 390
42 a.	Magdeburg-Halberstädter	13 485	25 149	38 402	10 170	419	3 059	4 732	95 416	90 684
b.	Magdeb.-Wittenbergesche	20 008	in Kol. 12 1a	34 616	in Kol. 12 1c	1 675	1 134	1 745	59 178	57 433
c.	Cöthen-Wegeleberer	2 243	7 711	6 531	20 454	—	3 895	1 244	42 078	40 834
43	Mecklenburgische	—	27 304	11 361	21 014	1 510	4 110	962	66 261	65 299
44	Neisse-Brieger	—	148	483	13 578	650	516	351	15 726	15 375
45	Niederschlesische Zweigbahn	—	7 557	7 404	6 935	1 127	1 002	1 047	25 072	24 025
46	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	22 908*	—	—	182	23 090	22 908
47	Ostpreußische Südbahn	—	4 302	—	9 206	145	2 800	596	17 049	16 453
48 a.	Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 12 1b	39 959	in Kol. 12 1d	30 259	in Kol. 12 1d	329	75	53 625	53 211
		" " 12 1b	95 122	" " 12 1d	104 628	" " 12 1d	1 357	303	201 410	199 750
b.	Pfälzische Maximiliansb.	" " 12 1b	7 476	" " 12 1d	7 982	" " 12 1d	906	47	15 911	15 658
		" " 12 1b	27 570	" " 12 1d	37 456	" " 12 1d	826	186	66 038	65 026
c.	Neustadt-Dürkheimer	—	1 040	" " 12 1d	670	" " 12 1d	93	—	2003	1 910
		—	3 497	" " 12 1d	4 470	" " 12 1d	371	6	8 344	7 967
49	Rheinische	81 804	205 261	173 447	—	—	8 530	172 968*	642 010	469 042
50	Schleswigsche	in Kol. 12 1b	14 668	in Kol. 12 1d	44 485	1 778	7 673	278	68 882	68 604
51	Taunus-E.	10 903	25 575	3 246	—	1 906	—	—	41 630	39 724
52 a.	Thüringische	48 872	84 832	81 467	in Kol. 12 1c	20 881	3 713	19 270	259 035*	239 765*
b.	Werra-E.	—	26 798	14 650	18 900	3 032	8	5 500	68 888	63 388
53	Tilsit-Insterburger	—	5 131	—	5 448	53	1 039	469	12 140	11 671
54	Aussig-Teplitzer	—	1 536	7 320	3 234	—	415	319	12 824	12 505
55	Böhmische Westbahn	—	39 079	29 611	3 781	6 252	878	7 174	86 793	79 619
56	Brünn-Rossitzer	—	6	771	3 931	—	3	316	5 027	4 711
									203*	203*
57	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Bejhybka c. Pferde-Bahn	—	45	10 624	13 504	8 259	39	929	33 400	32 432
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	32 989	58 045	34 565	—	1 240	792	127 631	126 839
59	Graz-Köflacher	—	4 377	5 982	4 015	4 742*	94	791	20 001	14 468
60	Kaiser Ferdinands-Nordb.	4 356	105 057	202 615	113 864	19 331	2 838	13 333	461 394	448 061
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	48 300	97 989	65 700	67 019	21 426	3 892	10 798	315 124	304 326
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs Fünfkirchener	—	—	6 149	9 512	—	3	70	15 734	15 664
63 a.	Oesterreichische nördliche	4 126	66 524	194 049	37 911	14 158	1 208	15 728	333 704	317 976
b.	Oesterreichische südöstliche	6 749	81 481	250 594	34 407	5 650	1 022	6 666	386 569	379 903
c.	Wien-Neu-Szönyer	—	23 718	28 529	3 624	64	337	428	56 700	56 272
64 a.	Südbahn, Oesterreichische	18 088	186 959	694 635	141 241	39 296	1 105	35 227	1 116 551	1 081 324
b.	Nordtiroler	—	6 885	1 789	9 234	103	1 641	1 096	20 748	19 652
65	Süd-Norddeutsche	—	26 635	19 398	16 477	5 418	843	3 530	72 301	68 771
66	Theiß-Bahn	—	36 414	42 269	53 019	275	1 630	198	133 805	133 607
67	Turnau-Kralup-Prager	—	16 741	9 927	—	2 524	1 658	725	31 575	28 325*
68	Lüttich-Maestrichter	—	14 513	8 216	—	—	—	—	22 729	22 729
69	Niederländische Rhein-E.	49 385	67 012	46 095	6 197	—	10 334	41 314*	220 337	179 023
70 a.	Warschau-Wiener	in Kol. 12 1b	164 803	in Kol. 12 1b	in Kol. 12 1b	21 986	19 867	8 553	215 209	206 656
b.	Warschau-Bromberger	—	in Kol. 12 1c	52 055	" " 12 1c	2 261	2 393	2 754	59 463	56 709

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
									(Forts.) I. Leistungen der				
									(Forts.) A. Loko-				
	Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz zu Anheizen.		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
	a. Courier- und Schnell-Züge. Aug.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge. Aug.	d. Motor- und Arbeits-Züge. Aug.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Motor- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
1 Badische	9733	40 757	11 565	67	14,26	22,88	49,72	21,03	659	0,15	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3465	0,377	—	—	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	2470	418	—	—	—	—	27,2	0,08	—	—	—
4 Braunschweigische	3840	15 789	15 429	3110	20,0	20,0	66,0	66,0	624,54*	0,27	—	—	—
5 Friedrich-Franz-E.	—	2947	626	121	—	7,94	32,90	13,13	116	0,36	—	—	—
6 Hannoversche	p. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 L. R. 123c	in Kol. 123c	78 331	L. R. 123c	L. R. 124c	L. R. 124c	41,47	26,03	3149	0,30	—	—	—
	f. 1. Juli bis 31. Dezbr 66 " " 123c	" " 123c	43 111	" " 123c	" " 124c	" " 124c	40,23	26,06	1940	0,30	—	—	—
7 Main-Neckar	1129	4257	1700	910	—	—	—	—	198	0,24	—	—	—
8 Main-Weser	1214	1783	5119*	241	23,53	25,03	56,67	29,03	443,03*	0,21	—	—	—
9 Nassauische	—	5927	3664	73	—	15,84	53,86	12,82	169,2	0,14	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1463	13 154	8451	4490	20,49	35,25	116,43	36,42	1251	0,24	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	3651	4059	4184	u. not.	18,6	39,1	87,0	44,3	1060	0,226	—	—	—
12 Saarbrücker	288	7457	34 799	2111	12,0	16,0	52,0	40,0	202,55*	0,142	—	—	—
13 Westfälische	—	3716	8373	428	—	19,0	65,2	34,0	378,1	0,23	—	—	—
14 Sächsische östliche	704	9424	5222	113	23,0	32,0	106,0	25,0	198	0,137	—	—	—
15 Sächsische westliche	L. R. 123b	2435	3326	117	L. R. 124b	41,0	81,0	35,0	152	0,04	—	—	—
16 Württembergische	1095	23 135	12 410	404	18,0	21,0	50,0	20,0	613	0,14	—	—	—
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
17 Bergisch-Märkische	L. R. 123b	38 799	47 372	1915	19,0	19,0	66,0	28,0	647	0,13	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—	1126	1868	133	—	17,0	43,0	38,0	6	0,04	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	3282	3	444	—	16,0	25,0	32,0	1,5	0,03	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	2959	170	—	—	59,0	13,0	15	0,137	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	3004	—	—	—	50,0	—	10	0,115	—	—	—
20 a. Oberschlesische	732	4462	17 606	411	16,36	23,13	84,79	30,88	515,4	0,13	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer													
c. Stargard-Posener	—	1474	1830	u. not.	—	22,55	84,42	36,48	143,22	0,20	—	—	—
21 Rhein-Nahe-E.	348	2332	5846	511	12,0	15,0	46,0	32,7	154,73	0,155	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	708	818	5801	143	16,0	34,0	47,0	26,0	197	0,40	—	—	—
b) in Privatverwaltung.													
23 Aachen-Mastrichter	518	2599	5243	—	14,0	17,0	117,0	—	45,4	0,10	—	—	—
24 Alberts-Bahn	—	3465	2661	—	—	26,0	88,0	—	22	0,069	—	—	—
25 Altona-Kieler	1400	2370	11 605	1852	11,0	16,0	51,0	34,0	123	0,13	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	3160	6570	13 140	—	12,0	20,0	60,0	20,0	554	0,15	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	4449	7091	7962	737	19,37	22,65	73,01	35,74	573,93	0,29	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	2169	1491	6845	1705	14,31	30,24	70,46	37,35	1049	0,436	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer													
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1496	8115	4857	—	19,9	21,6	64,2	—	253,83	0,17	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn		9795	in Kol. 123b	1645	12,0	29,0	75,0	50,0	204,2	0,16	—	—	—
b. Hinterpommer		6746		106	17,0	21,0	56,0	16,0	79,6	0,12	—	—	—
c. Vorpommersche		9994		587	19,0	20,0	44,0	23,0	113,3	0,14	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4479	3384	1043	—	32,0	85,0	45,0	472,3	0,27	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	1355	3198	2222	1550*	16,0	24,0	48,0	48,0*	60	0,19	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	2245	97	—	—	19,33	8,77	19	0,20	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	6426	14 734	10 562	—	11,84	18,02	70,33	29,30	352	0,21	—	—	—
35 Homburger	2160	2931	720	53	L. R. 124b	17,0	L. R. 124b	5,0	24	0,18	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	4016	19 778	42 578	L. R. 123c	17,0	27,0	68,0	L. R. 124c	95	0,01	—	—	—

Digitized by Google

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.		Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	463 827	668 555	619 519*	*144,14*	*133,57*	1
—	—	—	—	—	—	—	479 356	1 342 346*	969 920*	*280,430*	*202,330*	2
—	—	—	—	—	—	—	12 274	18 670	14411	153,11	117,41	3
—	—	—	—	—	in Kol. 13oc	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	34 664	23 2 3	21 736	*67,08*	*62,70*	5
—	—	—	—	—	359 957	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	196 929	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	87 291	118 999	—	*136,33*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	152 029	208 099*	206 471	*176,35*	*135,81*	8
—	—	—	—	—	—	—	127 412	133 394	90 415	*104,69*	*70,96*	9
—	—	—	—	—	46 517*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	484 474	845 636	700 213	*174,55*	*144,53*	11
—	—	—	—	—	—	—	154 158	344 399	246 525	*223,41*	*159,99*	12
—	—	—	—	—	—	—	161 470	318 698	234 368	*197,32*	*145,15*	13
—	—	—	—	—	13 181	in Kol. 13bb	14 250	36 947	—	*258,57*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	402 841	873 384	—	*216,79*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	394 176	665 955	550 047	*168,93*	*139,54*	16
—	—	—	—	—	—	—	537 408	1 107 502	950 915	*206,03*	*176,94*	17
—	—	—	—	—	—	—	14 327	28 730	—	*200,53*	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	5942	8807	—	*148,22*	—	- b
—	—	—	—	—	2252	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	1485	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	423 111	917 112	684 255	*216,73*	*161,73*	20a - b
—	—	—	—	—	—	—	77 027	136 972	88 218	*177,83*	*114,53*	- c
—	—	—	—	—	—	—	107 373	241 572	176 888	*224,96*	*164,74*	21
—	—	—	—	—	—	—	54 931	144 152	103 302	*262,42*	*188,06*	22
—	—	—	—	—	75*	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	—	—	—	33 968	45 893	—	*135,10*	—	24
7323	7905	—	*107,95*	—	—	—	95 295	101 565	—	*106,58*	—	25
—	—	—	—	—	6874	—	398 539	604 556	—	*153,44*	—	26
—	—	—	—	—	1079	—	215 388	420 427	374 040	*195,195*	*173,635*	27
26 103	29 709	—	*113,81*	—	—	—	233 574	366 339	—	*156,84*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	162 246	312 387	283 546	*192,54*	*174,77*	29
—	—	—	—	—	—	—	142 254	260 241	210 594	*182,93*	*148,03*	30a
—	—	—	—	—	—	—	71 562	107 510	92 400	*150,22*	*129,12*	- b
—	—	—	—	—	—	—	85 117	138 067	123 713	*162,21*	*145,34*	- c
—	—	—	—	—	—	—	138 588	376 180	—	*271,44*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	32 702	58 688*	—	*179,46**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	10 313	9850	8951	*95,51*	*86,79*	33
—	—	—	—	—	—	—	181 451	202 617*	162 090	*111,71*	*89,33*	34
—	—	—	—	—	—	—	14 734	16 546	—	*112,30*	—	35
—	—	—	—	—	163 109	—	—	—	—	—	—	36

Digitized by Google

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. **Loko-**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Holz-Zuheizen.		Zur Feuerung der Lokomotiven Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Nro.	b. Personen-Züge. Nro.	c. Güter- u. gemischte Züge. Nro.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Nro.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cub.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cub.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1436	1222	3466	42	—	—	—	—	253	0,24	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	2128	6788	12304	L.R. 123c	18,0	30,0	100,0	—	240	0,16	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10532	—	—	—	18,0	—	—	37	0,47	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	106,88	0,25	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	2580	9939	—	18,0	24,0	96,0	—	116,5	0,092	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	1855	2991	8738	L.R. 123c	19,80	29,30	61,70	L.R. 124c	145	0,173	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	730	739	2348	" " 123c	12,0	20,0	65,0	25,0	251	0,47	—	—	—
	c. Cöthen-Wegeleber . .	218	1006	7826	2105	15,45	36,35	44,89	39,0	40	0,106	—	—	—
43	Mecklenburgsche	—	—	—	—	—	18,93	35,98	13,94	169	0,26	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	25	2278	164	—	45,0	37,0	22,0	20,8	0,12	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	808	1525	76	—	26,0	69,0	30,0	10,89	0,049	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	2142	—	—	—	30,0	—	28	0,13	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	732	1524	153	—	18,0	46,0	24,0	51,7	0,34	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	366 1134	726	1600 3246	6260	14,0 14,0	18,0 18,0	60,0 60,0	— —	73,4 276	0,15 0,13	— —	— —	— —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	366 971	726 3083	1252 4330	— —	14,0 14,0	18,0 18,0	70,0 70,0	— —	71 90	0,15 0,13	— —	— —	— —
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	552	368	—	—	14,0	30,0	—	2,8	0,15	—	—	—
		—	1830	2240	—	—	14,0	26,0	—	11	0,13	—	—	—
49	Rheinische	5110	17048	14194	2114	15,05	19,32	53,11	20,02	805*	0,185	—	—	—
50	Schleswigsche	L.R. 123b	730	2934	L.R. 123c	—	—	—	—	91	0,14	68604	590*	0,93
51	Taunus-E.	1947	4180*	324	u. not.	—*	—*	—*	—	146,39	0,40	—	—	—
52	a. Thüringische	2920*	4320	7815	—	20,0	30,0	71,70	25,0	636,45	0,29	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1435	2515	12	—	17,50	46,54	14,63	166	0,282	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	722	761	138	—	16,0	25,0	22,0	31,94	0,30	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	640	3263	—	—	18,0	59,0	12,0	104	0,09	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	1933	3383	62	—	17,0	57,0	17,0	231,6	0,31	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	2	1442	2	—	6,0	44,0	15,0	109,5*	2,40	—	—	—
57	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejwodka c. Pferde-Bahn . .	—	11	4208	11	—	12,0	66,0	22,0	103,26	0,33	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	728	3218	93	—	20,6	70,4	36,8	1390,6*	1,18	—	—	—
59	Graz-Köflacher	—	823	1842	26	—	18,0	38,0	36,0	45,8	0,24	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	372	5812	22739	250	10,0	30,0	84,0	20,0	1106,15	0,26	—	—	—
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn .	1460	6486	8143	1044	12,0	30,0	54,0	12,0	2778	0,21	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	1932*	L.R. 123c	—	—	57,57	—	311,48	2,15	4656	822,27	19,07
63	a. Oesterreichische nördliche .	81	1698	12308	" " 123c	10,58	25,09	77,12	41,52	1394	0,47	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	187	1560	10021	" " 123c	10,38	27,22	88,04	38,68	2463	0,70	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	1474	2054	—	—	18,17	86,52	43,36	520	0,99	1410	309,1	23,68
64	a. Südbahn, Oesterreichische	238	14039	42290	116	10,87	30,08	49,11	41,82	551	0,035	—	—	—
	b. Norditroler	—	713	2333	267	—	23,0	56,0	19,0	91	0,30	4226	685	17,31
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	1242	3281	205	—	17,0	44,0	23,0	261	0,41	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	735	4427	180	—	33,48	72,11	33,47	in Kol. 126b	—	133607	24056*	19,415
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1465	1163	143	—	18,259	43,79	24,62	113,5	0,42	—	—	—
68	Tüttich-Mastrichter . .	—	4380	1850	—	—	20,0	38,0	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	4564	5439	7590	1063	9,42	16,30	62,44	68,0	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	L.R. 123c	in Kol. 123c	8197	—	—	—	—	—	1081	0,56	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	" " 123c	3611	—	—	—	—	—	233	0,44	—	—	—

Digitized by Google

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1866.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen. Z.-Ctr.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	114 842	188 874	161 400	*164,46*	*140,50*	37
—	—	—	—	—	—	—	164 088	307 717	—	*187,53*	—	38
8451	5428	—	*64,22*	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	45 297	84 378	63 585	*186,26*	*140,37*	40
—	—	—	—	—	998*	—	137 390	346 416	345 417	*252,14*	*251,41*	41
—	—	—	—	—	—	—	90 684	209 509	—	*231,04*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	57 433	91 462	—	*159,25*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	40 834	72 040	—	*176,42*	—	- c
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	65 299	58 858	—	*90,14*	—	43
—	—	—	—	—	—	—	15 375	35 866	28 556	*233,14*	*185,73*	44
—	—	—	—	—	—	—	24 025	56 121	47 001	*233,59*	*195,62*	45
—	—	—	—	—	—	—	22 908	43 573	37 375	*190,21*	*163,15*	46
—	—	—	—	—	—	—	16 453	26 027	21 951	*158,19*	*133,42*	47
—	—	—	—	—	—	—	53 211	79 972	—	*150,30*	—	
—	—	—	—	—	—	—	199 750	274 051	—	*137,20*	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	15 658	21 385	—	*136,58*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	65 026	95 033	—	*146,15*	—	
—	—	—	—	—	—	—	1910	2649	—	*140,58*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	7967	11 860	—	*148,86*	—	
—	—	—	—	—	—	—	469 042	754 383	567 880	*160,83*	*121,07*	49
—	—	—	—	—	3164	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	897	—	3516	2209	—	*62,83*	—	51
—	—	—	—	—	19,313	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	63 388	183 411	167 807	*289,24*	*264,72*	- b
—	—	—	—	—	—	—	11 671	19 774	15 254	*169,43*	*130,71*	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	79 619	223 133	—	*280,25*	—	55
—	—	—	—	—	—	—	4914	19 079	12 677	*388,26*	*257,90*	56
—	—	—	—	—	—	—	32 432	71 774	52 463	*221,31*	*161,76*	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	126 839	433 721	397 463	*341,95*	*313,36*	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	—	—	—	403 011	907 739	783 262	*225,24*	*194,35*	60
—	—	—	—	—	—	—	135 960	380 689	306 713	*280,0*	*225,59*	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 001	26 733	—	*243,0*	—	—	—	7*	—	21	*300,0*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	278 269	564 676	489 727	*202,93*	*175,99*	63a
—	—	—	—	—	15 037	—	356 314	632 080	577 389	*177,39*	*162,04*	- b
—	—	—	—	—	17 042	—	18 394	44 297	36 402	*240,82*	*197,90*	- c
33 937	86 200	73 270	*254,0*	*215,93*	—	—	—	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	15 426	38 240	—	*247,89*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	68 771	193 644	169 076	*281,58*	*245,83*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	28 325	79 381	68 813	*280,25*	*242,94*	67
—	—	—	—	—	—	—	22 729	29 053	22 667	*127,82*	*99,73*	68
—	—	—	—	—	—	—	179 028	317 889	—	*177,57*	—	69
—	—	—	—	—	—	—	206 656	602 077	578 636	*291,34*	*280,0*	70a
—	—	—	—	—	—	—	56 709	130 594	123 057	*230,29*	*217,0*	- b

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	130				131					132	
	(Forts.) I. Leistungen der										
	(Forts.) A. Loko-										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge	
	a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
			Zoll-Centner			Zoll-Centner		Zoll-Pfund.			
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	9638	54 440	42 679	564,447	442,42	—	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	245 339	606 597*	450 915	—	—	—	—	—	—	—
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hanno- v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	690 046	857 366	—	—	—	—	—	—	—	—
versche v. 1. Juli bis 31. Dcbr. 66	—	359 754	447 995	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	548 179	1280689*	1049707*	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	verschieden	—*	267 030	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltg.											
17 Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	verschieden	11 801	28 402	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	verschieden	9368	18 737	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer											
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.											
23 Aachen-Mastrichter	—	49 224*	99 318	72 888	—	—	—	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	1 : 1,5	601	1624	1060	—	—	—	—	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer											
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 10	766 355	1 689 576	1 099 933	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132		133				134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile			a.	b. bei	c. überhaupt.				
brutto	netto	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Ktr.	Z.-Pf.	Ctr.		Mischungs-Verhältniß.	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Ktr.	brutto	netto	
Zoll-Centner.												Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,574	4,243	1
—	—	208 798	—	61 806	—	29,35		1 Klafter: 7,95 Ctr.	24 540*	3 770 948*	2959*	6,675	4,951	2
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,811	5,811	3
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,734	4,263	4
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,330	4,983	5
—	—	—	—	—	—	—		—	690 046	60 007	—	4,293*	—	6
—	—	—	—	—	—	—		—	359 754	31 272	—	4,280*	—	
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,654	—	7
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,402	3,290	8
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,931	2,664	9
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,902	3,076	10
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,857	3,194	11
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,178	5,138	12
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,335	3,188	13
446	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,737	—	14
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,746	—	15
—	—	64 987	—	7885	—	13,10		—	—	—	—	5,302	4 255	16
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,307	4,729	17
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,969	—	18a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,478	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,660	—	19a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,660	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,389	2,339	20ab
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,356	2,290	- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,921	5,068	21
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,331	4,529	22
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,981	5,857	23
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,297	—	24
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,672	—	25
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,636	—	26
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,636	4,131	27
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	2,333*	—	28
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,197	3,210	29
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,439	3,609	30a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,308	4 563	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,108	5,473	- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,325	—	31
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,953*	—	32
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,272	4,218	33
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,433*	2,746*	34
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,745	—	35
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,278	3,313	36

Digitized by Google

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. **Loko-**

II. **Privatbahnen.** (Forts.)	130				131					132	
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
	a.	b.	c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.
	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	brutto Zoll-Centner.	netto Zoll-Centner.	bei Nutzmeilen.	brutto Zoll-Centner.	netto Zoll-Centner.	brutto Zoll-Pfund.	netto Zoll-Pfund.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Schleswigsche	—	68 604	62 974	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	1 : 0,02	36 208	39 494	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a. Thüringische	—	239 765	504 750	397 808	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	12 505	69 035	43 435	*552,06*	*347,34*	—	—
55 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buschtöhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	—	—	—	—	14 468	56 287	52 916	*389,05*	*365,74*	—	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 : 2	45 050
61 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	168 366	777 361	—	*461,71*	—	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	39 707	168 151	147 420	*423,48*	*371,27*	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	25 : 10	23 589	51 737	41 559	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	35 : 100	36 468	78 032	64 543	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	1 047 387	4 008 020	3 406 820	*382,67*	*325,27*	—	—
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

nischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht			
c. überhaupt		a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile			a.	b. bei	c. überhaupt.					
brutto	netto	Nutzmeilen						Mischungs-Verhältniß.	Nutzmeilen			brutto	netto		
Zoll-Centner.			Z.-Ctr.	Kiltr.	Z.-Ctr.	Ctrs.				Z.-Ctr.	Kiltr.	Zoll-Pfund.			
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,791	4,694		37
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,866	—		38
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,456	—		39
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,782	4,257		40
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,099	5,084		41
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,659	—		42a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,312	—		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,192	—		- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,384	—		43
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,749	5,374		44
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,566	4,661		45
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,775	5,812		46
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,818	5,730		47
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,871	—		48a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,859	—		
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,873	—		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,694	—		
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,933	—		- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,240	—		
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,868	4,418		49
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,234	—		50
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,229	3,003		51
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,342	4,411		52a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	9,071	8,299		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,039	5,430		53
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	20,494 Brnkhl.	12,894 Brnkhl.		54
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,287	—		55
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,515	5,658		56
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	9,041	6,869		57ab
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,992*	5,491*		58
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	14,450 Brnkhl.	13,584 Brnkhl.		59
120824	106484	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,290	2,769		60
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	16,198 Brnkhl.*	—		61a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,345*	—		62
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,676	3,196		63a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	2,554	2,221		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,261	3,707		- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,733	7,423		64a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,274	—		- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	9,327	8,144		65
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	0,301 Cbff. Holz	—		66
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	10,161	8,893		67
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,734	6,933		68
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,147	—		69
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,264	6,021		70a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,328	6,162		- b

Digitized by Google

136 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.**

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

	I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
1	Badische	1,04	—	7,57	—	—	—	171 185	11,07	4,22
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	1 59	—	6,86	5,76	6,57	0,60	664 112	20,09	5,87
3	Bebra-Hanauer	2,0	—	8,0	—	—	—	5 552	13,87	7,00
4	Braunschweigische	1,164*	9,732	9,733	—	—	—	202 388	21,73	6,82
5	Friedrich Franz-E.	1,6	—	12,5	—	—	—	13 802	11,94	11,39
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 31. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66	0,62 / 0,60	9,11 / 9,40	7,88 / 7,80	—	6,65 / 6,71	—	347 863 / 181 352	15,12 / 15,13	4,41 / 4,83
7	Main-Neckar	1,63	—	7,78	—	—	—	31 014	10,66	4,27
8	Main-Weser	2,053	—	8,138	—	—	—	76 292*	15,03	4,51
9	Nassauische	1,994	—	6,806	—	—	—	31 443	7,40	3,336
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1,242	11,0	6,42	—	—	—	284 181*	15,55*	3,0*
11	Preuß. Ostbahn	0,94	—	8,19	—	—	—	234 590	14,53	3,35
12	Saarbrücker	1,501	—	4,022	—	—	—	57 309	11,15	4,30
13	Westfälische	1,7	—	6,31	—	—	—	74 025*	13,75	3,62
14	Sächsische östliche	3,0	12,0	6,0	3,0	—	—	66 946	14,71	2,83
15	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	141 257	10,54	2,18
16	Württembergische	2,21	—	8,29	—	—	0,71	212 190	13,86	5,28
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	2,02	—	3,63	—	—	—	138 852	7,75	2,49
18	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	4 361	9,12	3,26
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1 632	8,24	5,66
19	a. Löbau-Zittauer	4,0	12,0	6,0	—	—	—	7 291	18,53	3,99
	b. Zittau-Reichenberger	4,0	12,0	6,0	—	—	—	4 810	15,40	3,99
20	a. Oberschlesische	0,97	—	3,21	—	—	—	108 779*	7,71	1,42
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	0,78	—	8,085	—	—	—	39 386*	15,34	3,68
21	Rhein-Nahe-E.	1,482	—	4,601	—	—	—	35 921	10,026	3,71
22	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,25	—	—	—	11 753	6,42	1,86
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	2,33	9,19	6,03	7,86*	—	—	25 733	15,68	7,41
24	Alberts-Bahn	1,21	—	5,2	—	—	—	8 401	7,42	3,49
25	Altona-Kieler	1,27	15,0	9,28	—	—	—	41 096	12,01	4,96
26	Bayerische Ostbahnen	1,26	7,0	6,52	—	—	—	135 653	10,21	3,71
27	Berlin-Anhaltische	1,48	12,0	9,24	—	—	—	134 758	18,72	5,24
28	a. Berlin-Hamburger	1,89	14,22	9,40	—	—	—	145 193	16,77	4,76
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1,30	—	9,73	—	—	—	100 898	18,63	4,68
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1,333	—	10,251	—	—	—	89 906*	18,96	5,35
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1,333	—	10,251	—	—	—	37 118*	15,56	6,598
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1,333	—	10,251	—	—	—	47 724*	16,82	7,60
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	2.0	—	5,0	—	—	—	67 355	14,58	4,88
32	Frankfurt-Hanauer	1,15	—	8,50	—	—	—	16 985*	15,38	4,12*
33	Glückstadt-Elmshorner	1,44	—	9,41	—	—	—	3 256	9,47	5,92
34	Hessische Ludwigs-E.	2,04	—	7,03	—	—	—	50 129*	8,20	3,06*
35	Homburger	2,6	—	8,1	—	—	—	4 472	9,11	6,56
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,8	3,7	—	—	—	247 990*	9,71	2,39

Digitized by Google

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.**

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,42	—	6,42	—	—	—	42 033	10,98	3,84
38	Leipzig-Dresdener . . .	1,936	—	8,322	—	—	—	87 100*	15,92	3,94
39	Ludwigs.-E. (Nürnb.-Fürth)	2,25	14,15	—	—	—	—	2 861	10,16	6,36
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1,921	—	11,93	—	—	—	37 497	24,82	9,25
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,52	13,75	7,58	—	—	—	88 805	19,39	4,71
42	a. Magdeburg-Halberstädter	2,27	—	9,90	—	—	—	68 673	22,79	5,50
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,82	—	10,70	—	—	—	33 300	17,39	5,65
	c. Cöthener-Wegelebener .	2,27	—	9,50	—	—	—	27 711	20,36	11,35
43	Mecklenburgische	0,79	15,92	9,81	—	—	—	23 845	10,95	4,93
44	Neiße-Brieger	0,9	—	6,16	—	—	—	7 437	14,51	5,04
45	Niederschlesische Zweigbahn .	0,665	—	8,041	—	—	—	15 069	18,82	5,38
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	0,92	—	4,84	—	—	—	7 128	9,33	3,99
47	Ostpreußische Südbahn . .	1,77	—	9,50	—	—	—	8 498	15,49	8,02
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1,600 1,650	— —	5,714 5,714	— —	— —	— —	15 693 55 661	6,85 8,26	3,14 2,81
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,600 1,650	— —	5,714 5,714	— —	— —	— —	4 704 18 662	8,06 8,61	3,60 3,21
	c. Neustadt-Dürkheimer .	1,600 1,650	— —	5,714 5,714	— —	— —	— —	530 2 329	6,21 8,76	4,61 4,62
49	Rheinische	1,66	—	4,90	—	—	—	128 795*	8,39*	3,61
50	Schleswigsche	1,0	19,5	10,5	—	—	—	23 969	10,48	4,20
51	Taunus-E.	0,625	8,57	8,57	—	—	—	15 610	11,79	4,76
52	a. Thüringische	1,94	12,07	7,82	—	—	—	143 125	17,91	5,45
	b. Werra-E.	1,39	—	7,79	—	—	—	48 389	22,90	8,62
53	Tilsit-Insterburger . . .	1,07	—	9,75	—	—	—	6 543	16,92	8,30
54	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	3 769	9,04	4,03
55	Böhmische Westbahn . .	1,0	—	3,08	—	—	—	23 853	8,99	3,19
56	Brünn-Rossitzer	1,56	—	7,5	—	—	—	5 065	30,92	8,14
57	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno b. Prag-Weshybka c. Pferde-Bahn	1,7 — —	— — —	5,53 — —	— — —	— — —	— — —	13 699 — —	12,67 — —	6,21 — —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,02	—	5,0	—	—	—	77 903	18,43	3,88
59	Graz-Köflacher	0,65	—	—	1,56	—	—	2 701	5,60	2,50
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	1,4	6,7	4,4	3,4	—	—	223 469	14,96	2,50
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	1,41 —	— —	10,91 —	3,73 —	— —	— —	244 448 —	24,09 —	7,46 —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1,27	8,0	3,76	—	—	—	12 476	23,89	4,91
63	a. Oesterreichische nördliche.	1,62	—	5,676	3,131	—	—	131 521	12,41	2,37
	b. Oesterreichische südöstliche	1,737	8,642	10,576	—	—	—	243 871	19,258	3,21
	c. Wien-Neu-Szönyer .	1,77	14,26	14,64	—	—	—	61 644	32,46	6,74
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1,14	16,52	—	4,49	—	—	623 360	17,29	4,75
	b. Nordtiroler	1,24	—	14,55	—	—	—	17 145	26,17	7,83
65	Süd-Norddeutsche . . .	1,17	—	4,67	—	—	—	31 258	13,64	5,42
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	134 872	30,28	5,74
67	Turnau-Kralup-Prager . .	1,9	—	3,9	—	—	—	11 140	11,40	5,13
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	5,0	—	—	—	4 920	6,49	5,24
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	5,36	—	—	—	56 769	9,51	3,95
70	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	81 792	11,87	3,06
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	26 266	13,89	4,73

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	138		139	140	141	142		143
					(Forts.)	I. Leistungen der		
	B. Wagen.							
	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
	Achsmeilen.		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Meilen.
1 Badische	3 474 941	357 203	2862	37,63	444 497*	1 152 651	230 831	5789
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	7 592 240	192 657	3179	—*	1 017 385	1 737 070	32 164	3732
3 Bebra-Hanauer	53 433	19 418	656	30,98	—	22 181	—	1221
4 Braunschweigische	1 042 097	498 988	4546	25,92	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
5 Friedrich-Franz-E.	150 060	24 749	2649	20,10	51 127	65 255	10 095	9419
6 Hanno-versche	4 182 496 (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	375 043	4403	—	554 386	1 321 323	292 604	6113
	2 244 760 (v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66)	245 218	2306	—	291 178	755 277	147 081	3363
7 Main-Neckar	697 069	46 766	2839	32,18	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
8 Main-Weser	1 072 070	281 982	4079	34,57	71 757*	377 720	81 992	6367
9 Nassauische	857 573	44 410	3221	19,24	68 127	270 518	18 953	6892
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	2 821 673	524 714	4693	42,63*	544 128*	1 069 280	39 289	7658
11 Preuß. Ostbahn	3 484 623	410 120	4832	36,95	661 311	1 220 346	103 383	7879
12 Saarbrücker	365 496	399 890	4667	30,63	61 660*	179 030	143 266	6198
13 Westfälische	759 206	195 635	4547	26,10	221 892 / 191 103*	366 900	125 586	4975
14 Sächsische östliche	1 061 193	482 288	4194	23,95	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
15 Sächsische westliche	2 834 238	269 431	4329	20,94	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 141
16 Württembergische	3 667 417	36 741	2963	27,63	690 028	1 140 232	28 699	6217
II. Privatbahnen								
a) unter Staatsverwaltg.								
17 Bergisch-Märkische	2 930 429	287 376	4718*	24,23	in Kol. 142	1 069 408	84 727	5081
18 a. Gößnitz-Geraer	116 334*	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	27 132	2 503	2963	20,3	—	in Kol. 144a	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	90 792	11 631	2695	22,40	in Kol. 144a		in Kol. 144b	L.R. 141
b. Zittau-Reichenberger	72 396	6 252	2809	15,0	" " 144a		" " 144b	" " 141
20 a. Oberschlesische	1 383 818	424 928	3873	41,03	438 608*	916 280	105 421	8379
b. Breslau-Posen-Glogauer								
c. Stargard-Posener	266 061	199 197	3371	45,46	123 422	127 598	54 716	4671
21 Rhein-Nahe-E.	215 596	220 252	5448	26,41	65 824*	83 154	69 340	9531
22 Wilhelms-Bahn	292 016	18 691	4315	31,05	39 949	144 500	—	4661
b) in Privatverwaltung.								
23 Aachen-Mastrichter	298 540	7 332	4248	16,63	—	123 040	—	5127
24 Alberts-Bahn	214 364	10 605	4411	19,31	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	610 593	50 136	3223	32,66	in Kol. 144	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
26 Bayerische Ostbahnen	2 557 348	33 686	4139	ca. 24,0	369 256*	869 518	38 698	7093
27 Berlin-Anhaltische	1 310 568	431 831	4646	39,56	369 432*	244 548	207 916	8872
28 a. Berlin-Hamburger	2 354 463	78 987	4662	23,0	262 152	642 336	—	8561
b. Hamburg-Bergedorfer								
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 076 995	799 101	4690	34,4	506 122	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	619 173	632 385	4927	35,05	243 148	246 926	164 713	7787
b. Hinterpommer.	306 524	319 028	4170	23,48	115 080	131 386	44 255	4879
c. Vorpommersche	560 559	495 014	3678	24,63	100 617	173 568	62 495	6212
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	942 840	54 189	3849	35,13	147 926	214 301	—	6697
32 Frankfurt-Hanauer	147 897	—	1436	25,20	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	L.R. 141
33 Glückstadt-Elmshorner	70 700	528	3957	32,66	13 041	19 133	—	9566
34 Hessische Ludwigs-E.	949 184*	276 769	3795	30,43	72 868*	428 321	115 304	5297
35 Homburger	191 638	—	2818	ca. 37,31	—	27 900	—	1674
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	3 117 539	231 373	5948	28,5	462 643	1 093 771	24 374	6776

Digitized by Google

144	145	146		147	148	149		

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen haben auf der Bahn durchlaufen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.	Z.-Ctr. pro Achse.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	
6 570 532	3 142 949	*1831*	*26,04*	*29,47*	23 662	15 397 266	190 865	51 196	2 701 192	1
21 912 258	5 267 350	*2140*	—*	—*	372 906	38 124 030	65 784	86	10 200 468	2
164 786	135 120	*829*	—	—	in Kol. 144	394 938	4 913	—	32 616	3
2 495 542	4 283 672	*2690*	*29,52*	*41,62*	—	8 320 299	647 524	in Kol. 149a	6 392 903	4
87 382	160 653	*775*	*44,15*	*47,76*	18 405	567 726	—	—	64 013	5
12 822 926	9 472 268	*2258*	—	—	425 018	29 446 064	in Kol. 149c	in Kol. 149c	9 084 607*	6
6 100 823	5 194 320	*1132*	—	—	159 066	15 177 723	" " 149c	" " 149c	4 871 128	
471 234	676 072	*1810*	ca. *20,0*	ca. *31,2*	—	1 891 141	88 048	—	1 300 523	7
979 585	1 524 701	*1847*	*34,05**	*48,32*	11 249	4 401 056	302 651	194 777	3 079 950	8
1 676 198	1 051 404	*1333*	*43,33*	*43,66*	—	3 987 183	55 411	9 376	456 406	9
14 804 376	7 837 239	*2847*	*32,63*	*36,158*	497 086	28 137 785	560 200	133 996	13 667 083	10
10 201 929	4 410 132	*2800*	*24,63*	*29,23*	830 869	21 322 713	499 092	1 975	5 024 327	11
1 528 406	5 530 014	*1717*	*48,65*	*60,89*	125 912	8 333 674	232 224	75 692	2 229 804	12
1 989 978	3 191 760	*2016*	*30,82*	*43,32*	70 434	7 112 494	265 008	47 020	3 631 061	13
3 829 646	2 212 643	*1771*	ca. *16**	ca. *25**	12 814	7 598 584	147 389	in Kol. 149c	3 446 359	14
15 044 603	6 881 702	*1806*	ca. *20,5**	ca. *29,6**	288 379	25 318 353	209 165	" " 149c	4 938 446	15
5 880 505	1 370 702	*1414*	*30,79*	*45,54*	69 015	12 883 339	35 283	18 444	2 957 243	16
10 876 563	8 004 890	*1318**	*44,08*	*53,78*	306 121*	23 559 514	221 166	729 783*	3 974 761	17
313 690	—	—	—	—	22 876	452 900	—	—	28 534	18a
25 673	7 698	*4171*	ca. *10,5**	ca. *20,0**	—	63 006	191	—	50 889	- b
258 137	149 905	*2720*	ca. *19,7**	ca. *27,65**	2 131	512 596	3 622	—	303 151	19a
173 567	184 935	*1586*	ca. *20,0**	ca. *30,0**	—	437 150	2 204	—	185 804	- b
15 044 111	11 346 645	*2749*	*36,13*	*46,56*	65 326	29 725 137	447 932	113 599	8 713 934	20ab
371 639	1 842 193	*2651*	*29,06*	*33,61*	101 712	3 086 538	244 838	58 637	2 558 079	- c
411 100	1 499 958	*1665*	*39,34*	*43,88*	15 820	2 581 044	390 158	115 420	2 193 234	21
1 090 723	2 162 337	*1619*	*36,70*	*43,66*	53 516	3 801 732	34 920	—	620 133	22
374 338	402 044	*1016*	*26,28*	*48,91*	—	1 205 294	34 108	—	414 434	23
521 469	558 727	*788*	*21,16*	*36,70*	—	1 305 165	18 960	—	111 577	24
1 544 208	229 926	*1631*	*28,97*	*40,29*	in Kol. 144	2 434 863	186 114	in Kol. 149c	639 998	25
5 974 322	3 453 676	*2811*	*32,6*	*32,8*	—	13 296 504	139 456	23 802	3 254 996	26
3 016 842	1 863 872	*1938*	*30,37*	*40,04*	134 539	7 579 548	463 960	in Kol. 149c	3 615 094	27
5 273 787	3 338 659	*2874*	*27,31*	*40,41*	636 886	12 587 270	55 367	190	3 325 714	28
2 135 923	3 441 824	*2728*	*25,43*	*32,15*	in Kol. 144a	7 959 965	700 210	in Kol. 149c	3 023 157	29
1 093 694	1 766 211	*2399*	*21,25*	*35,68*	68 501	4 834 751	663 111	123 537	2 777 746	30a
265 852	1 457 589	*2342*	*18,29*	*17,47*	11 318	2 631 032	378 800	81 947	734 260	- b
408 719	2 201 641	*2335*	*19,31*	*21,35*	41 463	4 044 076	308 879	50 686	616 073	- c
2 206 627	962 511	*1294*	*41,56*	*46,63*	—	4 528 394	17 424	—	1 436 983	31
280 784	224 790	*2478*	—*	—*	—	653 471	183 263	185 851	617 943	32
35 903	61 781	*1437*	*39,93*	*61,99*	3 830	204 916	621	—	54 889	33
720 001	1 784 182	*1737*	*29,41*	*30,63*	62 960	4 409 589*	363 795	126 794	3 252 361	34
6 888	17 678	*585*	ca. *33,26*	ca. *36,75*	—	244 104	—	—	18 880	35
15 198 590	8 572 575	*1672*	*38,22*	*50,0*	528 098	29 228 963	1 027 145	322 686	12 696 697	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	138		139	140	141	142		143
	(Forts.) I. Leistungen der B. Wagen.							
	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
	Kolonnenlinien.		Meilen.	Procent.	Kolonnenlinien.	Kolonnenlinien.		Meilen.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordd.	255 967	209 801	2306	—*	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
38 Leipzig-Dresdener . . .	1 307 747	186 760	3996	24,5	in Kol. 138a	" " 144a	" " 144b	" " 140
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	154 418	—	2145	35,62	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	492 122	5 316	3251	21,93	in Kol. 142	167 015*	710*	5963*
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 007 657	116 957	3593	34,01	137 593	235 172	3 305	7949
42 a. Magdeburg-Halberstädter	606 530	243 361	3320	26,20	45 260	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 141
b. Magdeb.-Wittenbergesche	446 326	28 240	4163	23,21	61 866	142 620	—	11885
c. Cöthen-Wegeleben . .	308 120	12 980	2721	20,06	35 713	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 141
43 Mecklenburgische	453 843	21 214	3418	28,58	118 135	137 698	—	6885
44 Neisse-Brieger	131 811	4 245	3779	43,75	in Kol. 142a	40 870	—	4541
45 Niederschlesische Zweigbahn .	141 200	52 856	2426	42,40	41 838	42 731	16 701	4572
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	64 278	7 859	4809	26,36	—	62 921	5 053	5661
47 Ostpreußische Südbahn .	131 499	3 096	2243	27,47	8 895	25 428	—	2119
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	170 194 / 742 028	80 576 / 360 476	1038 / 4410	ca. 27,0* / ca. 26,6*	—	118 126 / 453 363	27 463 / 127 109	3066 / 8267
b. Pfälzische Maximiliansb.	34 344 / 132 076	35 452 / 152 295	1026 / 4182	ca. 29,1* / ca. 25,4*	—	26 126 / 98 178	26 743 / 88 788	1491 / 6498
c. Neustadt-Dürkheimer .	265 / 2 112	5 869 / 29 462	1021 / 5262	ca. 25,0* / ca. 25,0*	—	2 255 / 7 404	12 935 / 44 254	1415 / 6610
49 Rheinische	2 601 848	597 678	3911	38,03	444 264	908 294	187 216	6019
50 Schleswigsche	284 069	185 537	6021	ca. 23,5*	26 774*	138 538	—	5772
51 Taunus-E.	710 884	23 158	2802	20,0	—	177 912	9 415	4460
52 a. Thüringische	1 520 428	481 020	5751	30,39*	177 081	337 313	82 864	5187
b. Werra-E.	328 709	63 276	3267	32,55	53 568	142 621	2 409	4029
53 Tilsit-Insterburger . . .	98 790	—	2744	28,02	31 584	21 056	—	2632
54 Aussig-Teplitzer	71 710	—	1195	25,27	—	14 700	—	2450
55 Böhmische Westbahn . .	395 687	46 737	2765	30,0	40 623	164 052	1 412	6891
56 Brünn-Rossitzer	28 693	—*	2049	22,33	—	9 858	—*	2464
57 Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn }	62 948 / —	— / —	2248 / —	26,18 / —	— / —	17 559 / —	— / —	2195 / —
58 Galizische Carl-Ludwig-B. .	1 113 572	1 781	4534	26,37	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	61 624	—	1812	26,68	in Kol. 142a	34 246	—	2854
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	2 676 114	663 528	4343	38,10	513 920*	1 167 955*	31 225	4916
61 Kaiserin { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn } Elisabeth	2 121 041 / 69 296	96 233 / —	2872 / 1195	41,70 / 64,03	240 188 / —	581 303 / in Kol. 144a	— / —	5285 / —
62 Mohacs Fünfkirchener . .	53 140	—	2657	31,01	—	21 199	—	2650
63 a. Oesterreichische nördliche	1 586 860	406 972	3719	37,60	263 207	813 016	59 880	4453
b. Oesterreichische südöstliche	2 076 843	310 258	3644	48,39	175 642	1 017 578	22 476	4581
c. Wien-Neu-Szönyer . .	348 975	30 230	2284	41,31	5 753	153 310	19 050	3746
64 a. Südbahn, Oesterreichische	7 866 654	261 880	4324	39,15	592 012	2 218 012	28 982	6532
b. Nordtiroler	252 319	20 319	2198	43,71	24 712	40 816	—	1855
65 Süd-Norddeutsche . . .	348 578	43 152	2201	31,16	—	125 018	—	5209
66 Theiß-Bahn	1 101 335	44 112	2633	51,44	175 898*	379 549	647	3112
67 Turnau-Kralup-Prager . .	103 764	45 068	3101	23,75	in Kol. 142	46 284	4 908	6309
68 Lüttich-Mastrichter . . .	84 353	20	1834	49,53	—	63 973	—	3999
69 Niederländische Rhein-E. .	875 287	—	2620	34,06	71 566	594 367	—	5403
70 a. Warschau-Wiener . .	869 175	142 019	5713	37,0	—	310 068	5 010	6561
b. Warschau-Bromberger .	408 965	353 582	4056	18,75	—	141 757	19 753	4436

Digitized by Google

144	145	146		147	148	149			

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Nutzmeilen.		Meilen	Z.-Ctr. pro Achse.		Nutzmeilen.		haben auf der Bahn durchlaufen			
							Nutzmeilen.			
578 510	1 004 138	*2294*	*23,72*	*39,0*	—	2 048 416	320 825	in Kol. 149a	2 787 269	37
2 790 990	2 167 745	*1858*	ca. *21,0*	ca. *33,0*	in Kol. 144a	6 453 242	247 457	—	3 614 018	38
336	—	*168*	*25,45*	*42,12*	800	155 554	—	—	1490	39
567 797	121 784	*1185*	*33,20*	*42,17*	87 378	1 442 122	243	—	144 766	40
1 723 677	2 505 554	*1456*	*27,37*	*36,78*	in Kol. 144	5 729 915	128 500	11 534	3 550 053	41
1 394 870	3 563 520	*2770*	*23,6*	*31,7*	—	5 853 541	261 641	in Kol. 149c	2 188 693	42a
556 981	887 320	*2360*	*26,56*	*46,42*	in Kol. 144a	2 123 353	25 335	15	887 159	- b
322 345	304 451	*622*	ca. *23,0*	ca. *25,0*	" " 144	983 609	5 095	—	208 005	- c
696 223	564 345	*1492*	*22,0*	*41,73*	" " 144	1 991 458	25 767	10 168	297 304	43
98 376	329 957	*2694*	*30,20*	*61,16*	11 334	616 593	7 084	248	241 684	44
112 367	303 306	*1575*	*27,49*	*44,12*	30 223	741 222	48 792	10 498	580 715	45
342 812	653 752	*2504*	*38,54*	*51,66*	—	1 136 675	—	—	173 087	46
145 274	108 188	*563*	*22,51*	*25,38*	70 646	493 026	—	—	—	47
690 651 / 2 849 464	718 696 / 2 672 382	*478* / *1670*	ca. *30,5** / ca. *34,6**	ca. *45,5** / ca. *52,0**	— / —	2 013 705 / 7 204 822	56 119 / 226 194	39 724 / 123 049	747 373 / 2 724 112	48a
32 103 / 154 223	399 654 / 1 376 924	*467* / *1724*	ca. *39,0** / ca. *34,3**	ca. *62,0** / ca. *56,4**	— / —	554 472 / 2 002 484	44 297 / 161 900	22 981 / 84 695	253 534 / 1 393 551	- b
—	—	—	—	—	—	20 617 / 82 232	22 594 / 86 476	6 794 / 26 416	9196 / 58 958	- c
4 159 774	4 306 091	*1296*	*35,0*	*37,6*	204 645	13 409 810	373 025	57 015	4 106 394	49
963 646	475 594	*2655*	—*	—*	383 650	2 457 808	46 310	in Kol. 149c	202 203	50
278 514	274 437	*1169*	*24,40*	*33,66*	w. n. Nebirt	1 474 320	23 104	19 318	109 550	51
2 794 039	3 501 519	*1916*	*24,39**	*38,23*	93 719	8 987 983	516 667	243 518	3 772 886	52a
410 850	845 206	*1820*	*32,37*	*56,79*	117	1 846 756	5 710	in Kol. 149c	1 080 375	- b
94 671	400 834	*1795*	*20,09*	*29,40*	18 199	665 134	—	—	16 623	53
68 242	37 739	*198*	—	—	in Kol. 144a	192 391	721	—	181 488	54
1 479 287	2 050 690	*2280*	*38,3*	*38,3*	13 687	4 192 175	38 779	—	560 509	55
124 983	19 858*	*739*	*39,15*	*45,49*	—	183 392*	609	—	59 916	56
247 441	23 947	*858*	*45,0*	*46,3*	—	351 895	70	—	465 854	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
4 285 769	3 128 463	*2506*	*27,3*	*27,0*	—	8 529 580	—	—	1 839 124	58
159 849	41 555*	*709*	*39,73*	*40,20*	—	297 274	928	—	132 894	59
16 671 009	10 591 800	*2351*	*27,70*	*39,30*	—	31 801 631	618 798	in Kol. 149c	10 497 508	60
4 805 759	3 682 509	*2432*	*41,30*	*49,71*	—	11 527 033	88 452	—	3 356 165	61a
835 410	—	*544*	*14,43*	*64,23*	—	904 706	—	—	—	- b
823 240	—	*1666*	*41,25*	*48,91*	4 258	901 837	—	—	—	62
9 280 671	5 176 452	*2102*	*22,69*	*41,07*	49 780	17 636 838	643 577	2 039	7 326 784	63a
17 958 363	7 575 859	*2963*	*28,45*	*43,93*	39 509	29 176 528	152 635	4 480	5 885 591	- b
2 333 155	661 167	*1916*	*31,07*	*43,73*	14 588	3 566 228	103 927	35 437	277 242	- c
31 239 416	3 461 322	*2813*	*31,21*	*31,53*	570 770	46 239 048	220 424	11 501	4 164 781	64a
174 824	187 981	*1487*	*32,4*	*32,4*	7 812	708 783	28 522	—	258 981	- b
657 023	630 718	*1409*	*25,13*	*25,13*	19 769	1 824 258	27 583	—	898 203	65
4 076 209	2 688 083	*2725*	*27,97*	*33,11*	352 672*	8 818 505	90 011	780	2 376 591	66
300 773	197 928	*1651*	*44,8*	*44,8*	—	698 725	51 598	—	278 768	67
96 798	76 996	*540*	*25,06*	*25,06*	—	322 140	—	—	86 630	68
2 359 825	2 638 079	*2217*	*38,39*	*49,08*	546 014	7 085 138	—	—	724 843	69
5 934 783	1 377 635	*2077*	*30,6*	*46,0*	—	8 638 690	353 417	19 752	2 123 862	70a
470 247	1 614 662	*2052*	*28,63*	*46,34*	—	3 008 966	145 426	6 324	827 692	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	150			151			152		
								(Forts.) I. Leistungen der		
					(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Nutzmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Nutzmeilen	pro Kilometer Bahnlänge Nutzmeilen	a. überhaupt Nutzmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Nutzmeilen	pro Kilometer Bahnlänge Nutzmeilen	a. überhaupt Nutzmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Nutzmeilen	pro Kilometer Bahnlänge Nutzmeilen
1	Badische	5 665 806	45 369	6 023	1 203 847	14 899	1 978	9 271 724	114 749	15 23
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	7 658 024	36 376	4 830	1 737 156	8 251	1 095	32 112 726	152 536	20 25
3	Bebra-Hanauer	62 346	4 313	1 102	33 181	2 957	393	197 402	26 230	3 48
4	Braunschweigische	1 689 621	48 946	6 498	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 888 445	257 487	34 18
5	Friedrich-Franz-E.	150 060	12 848	1 706	65 255	5 587	742	151 395	12 962	1 72
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 31. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	in Kol. 152a / " " 152a	in Kol. 152b / " " 152b	in Kol. 152b / " " 152b	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	27 348 963* / 13 939 145	228 022 / 116 218	30 27 / 15 43
7	Main-Neckar	785 117	67 566	8 971				1 771 757	153 335	20 35
8	Main-Weser	1 374 721	51 681	6 863	572 497	21 523	2 858	4 059 535	152 614	20 26
9	Nassauische	912 984	36 403	4 834	279 894	11 160	1 482	2 132 604	85 032	11 29
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 381 873	52 933	7 026	1 203 276	18 833	2 501	28 471 459	445 632	59 16
11	Preuß. Ostbahn	3 983 715	36 226	4 089	1 222 321	11 115	1 476	15 226 256	138 458	18 38
12	Saarbrücker	597 720	30 747	4 082	254 722	13 103	1 739	3 758 210	193 324	25 67
13	Westfälische	1 024 214	30 757	4 084	413 920	12 430	1 650	5 621 039	168 800	22 41
14	Sächsische östliche	1 208 582	46 988	6 238	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 276 005	282 892	37 55
15	Sächsische westliche	3 043 403	44 216	5 870	" " 152a	" " 152b	" " 152b	19 983 049	290 325	38 56
16	Württembergische	3 702 700	49 462	6 567	1 158 676	15 478	2 055	8 837 748	118 057	15 67
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 151 595	46 367*	6 156	1 799 191	26 470*	3 514	14 851 324	212 922	28 26
18	a. Gößnitz-Geraer	116 334	25 181	3 343				342 224	74 074	9 83
	b. Greiz-Brunner	27 323	20 090	2 668				76 562	56 296	7 47
19	a. Löbau-Zittauer	94 414	20 934	2 779	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	561 288	124 454	16 52
	b. Zittau-Reichenberger	74 600	21 014	2 790				359 371	101 231	13 43
20	a. Oberschlesische	1 831 750	30 791*	4 088	1 029 879	17 312*	2 298	23 758 045	383 813	50 95
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	510 899	22 576	2 997	186 235	8 230	1 093	2 929 718	129 461	17 18
21	Rhein-Nahe-E.	605 754	37 860	5 026	198 574	12 411	1 648	2 604 334	162 771	21 60
22	Wilhelms-Bahn	326 936	13 936	1 850	144 500	6 159	818	1 710 856	69 153	9 18
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	332 648	26 826	3 562	123 040	9 923	1 317	788 772	63 611	8 44
24	Alberts-Bahn	233 324	128 908*	17 115*	—	—	—	633 046	123 884	16 45
25	Altona Kieler	796 707	30 595	4 062	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 184 206	83 879	11 13
26	Bayerische Ostbahnen	2 696 804	33 171	4 404	893 320	10 988	1 459	9 229 318	113 522	15 07
27	Berlin-Anhaltische	1 774 528	36 112	4 794	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	6 876 484	139 928	18 57
28	a. Berlin-Hamburger	2 409 830	60 670	8 055	642 526	16 176	2148	8 599 501	216 503	28 74
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 777 205	90 952	12 076	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 159 080	264 026	35 05
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	1 282 284	57 016	7 570	370 463	16 472	2 187	3 871 440	172 141	22 85
		685 324	30 018	3 991	213 333	9 357	1 242	1 000 112	43 864	5 82
		869 438	28 534	3 788	224 254	7 360	977	1 024 792	33 633	4 46
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	960 264	41 944	5 569	214 301	9 363	1 243	3 643 610	159 144	21 12
32	Frankfurt-Hanauer	331 160	60 652	8 052	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 084 578*	198 641	26 37
33	Glückstadt-Elmshorner	71 321	15 849	2 104	19 133	4 252	565	90 792	20 176	2 67
34	Hessische Ludwigs-E.	1 312 979	50 655*	6 725	555 115	21 416*	2 843	3 972 362	153 255*	20 34
35	Homburger	191 638	79 517	10 557	27 900	11 577	1 537	25 768	10 692	1 41
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 144 684	59 027	7 837	1 416 457	20 172	2 678	27 895 287	397 272	52 74

Digitized by Google

153		154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt Kilometer.	b. pro Meile / pro Kilometer Bahnlänge Kilometer.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.				
14 609 536	*180 811*	*24 006*	—	—	—	—	71 989	100 042	1
42 898 197	*203 767*	*27 054*	—	—	—	—	135 583	7 034	2
281 929	*37 591*	*4 991*	—	—	—	—	1 072	3 379	3
10 578 066	*306 433*	*40 684*	70 694	10 782	41 079	52 827	208 557	160 525	4
436 242	*37 349*	*4 959*	7 630	19 124	7 630	19 124	1 630	7 697	5
28 390 756	*236 708*	*31 427*	—	—	—	—	270 761	313 180	6
14 422 232	*120 343*	*15 964*	—	—	—	—	75 703	94 851	
2 556 874	*220 041*	*29 214*	—	—	—	—	32 560	18 082	7
6 089 739	*228 939*	*30 400*	—	—	—	—	80 335	42 180	8
3 393 609	*135 311*	*17 967*	25 179	—	15 107	25 179	13 222	30 588	9
34 121 915*	*534 073*	*70 907*	60 231	48 518	29 840	31 842	473 932	329 068	10
21 924 472	*199 368*	*26 469*	46 584	54 369	46 584	54 369	162 113	166 785	11
4 798 224	*246 224*	*32 770*	—	—	—	—	102 054	195 166	12
7 351 499	*220 766*	*29 310*	24 000	37 085	24 000	37 085	100 995	88 213	13
8 497 401	*330 581*	*43 864*	—	—	—	—	73 143	52 657	14
23 314 831	*338 731*	*44 972*	—	—	—	—	113 660	156 666	15
14 458 167	*193 136*	*25 642*	—	—	—	—	97 001	53 992	16
20 108 232	*288 290*	*38 275*	—	—	—	—	115 406	215 557	17
481 434	*104 206*	*13 834*	—	—	—	—	730	—	18 a
103 885	*76 386*	*10 154*	—	—	—	—	1 028	398	- b
657 833	*145 861*	*19 365*	—	—	—	—	8 846	4 496	19 a
433 971	*122 245*	*16 229*	—	—	—	—	5 814	5 153	- b
27 058 112*	*437 126*	*58 036*	71 368	48 574	48 644	63 097	281 812	342 374	20 a
							95 412	104 240	b -
3 851 986	*170 216*	*22 599*	59 899	23 436	39 559	23 436	74 496	55 215	c -
3 490 306	*218 144*	*28 962*	—	—	—	—	80 853	48 808	21
2 275 757	*91 987*	*12 213*	—	—	—	—	18 409	61 660	22
1 244 460	*100 359*	*13 324*	—	—	—	—	18 459	17 296	23
866 370	*252 792*	*33 562*	15 097	22 960	10 974	14 597	3 858	14 770	24
2 980 913	*114 474*	*15 199*	36 903	30 057	25 000	—	25 154	9 291	25
13 155 012	*161 808*	*21 483*	—	—	—	—	104 890	116 074	26
9 087 752	*184 936*	*24 553*	85 030	89 250	36 447	45 387	65 490	18 012	27
12 350 895	*315 984*	*41 952*	66 764	101 628	28 207	30 910	46 495	47 367	28
7 442 407	*380 881*	*50 570*	72 084	39 102	43 590	43 596	108 483	142 074	29
5 835 836	*259 486*	*34 451*	28 412	61 317	41 937	53 231	—*	—*	30 a
2 025 167	*88 823*	*11 793*	27 262	—	27 262	19 234	—*	—*	- b
2 260 564	*74 189*	*9 850*	26 657	—	26 657	15 632	—*	—*	- c
4 966 100	*216 907*	*28 798*	29 000	31 000	24 000	25 000	35 584	26 466	31
1 415 738*	*259 293*	*34 425*	—	—	—	—	16 592	8 147	32
198 117	*44 026*	*5 846*	—	—	—	—	1 699	1 949	33
5 976 284*	*230 566**	*30 612*	—	—	—	—	46 418	17 232	34
245 306	*101 787*	*13 514*	—	—	—	—	484	461	35
34 447 169	*490 582*	*65 133*	w. u. netirt	—	w. u. netirt	—	409 451	285 479	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	150			151			152
					(Forts.) I. Leistungen der			
					(Forts.) B. Wagen.			
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	576 792	29 102	3 864	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	3 365 779	169 817	22 546
38	Leipzig-Dresdener	1 555 204	85 592	11 364	" " 152a	" " 152b	" " 152b	6 405 008	352 504	46 801
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	154 418	193 022	25 627	—	—	—	1826	2282	303
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	492 365	33 724	4 477	167 015	11 439	1519	712 563	48 806	6480
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 136 157	58 686	7 792	246 706	12 743	1692	5 273 730	272 403	36 169
42	a. Magdeburg-Halberstädter	868 171	74 521	9 894	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	3 583 563	307 602	40 820
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	471 661	32 983	4 379	142 635	9975	1324	1 444 140	100 989	13 406
	c. Cöthen-Wegelebener	313 215	31 479*	4 179*	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	530 350	47 479	6304
43	Mecklenburgische	479 610	24 889	3 304	147 866	7673	1019	993 527	51 558	6845
44	Neisse-Brieger	138 895	22 475	2 984	41 118	6653	883	340 060	55 026	7306
45	Niederschlesische Zweigbahn	189 992	19 999	2 655	53 229	5603	744	693 082	72 956	9686
46	Oppeln-Tarnowitzer	64 278	6 352	843	62 921	6217	825	515 899	50 978	6767
47	Ostpreußische Südbahn	131 499	16 194	2 150	25 428	3131	415	145 274	17 891	2375
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	228 313 968 222	10 846 45 607	1 440 6 055	157 854 576 412	7499 27 151	996 3605	1 678 024 5 573 576	79 734 262 533	10 586 34 856
	b. Pfälzische Maximiliansb.	78 631 293 976	9 406 35 165	1 249 4 669	49 097 182 873	5873 21 875	779 2904	285 637 1 547 774	34 167 185 140	4536 24 584
	c. Neustadt-Dürkheimer	22 849 88 588	11 065 42 900	1 469 5 696	9049 33 820	4382 16 378	582 2174	9196 58 958	4453 28 551	591 3791
49	Rheinische	2 974 873	47 205	6 267	965 309	15 317	2034	8 266 168	131 167	17 415
50	Schleswigsche	330 379	13 737	1 824	138 538	5760	765	1 165 849	48 476	6436
51	Taunus-E.	733 988	109 224	14 505	197 230	29 349	3897	388 064	57 747	7670
52	a. Thüringische	2 037 095	54 672	7 259	580 831	15 588	2070	6 566 925	176 246	23 399
	b. Werra-E.	334 419	14 771	1 961	142 621	6300	836	1 491 225	65 867	8745
53	Tilsit-Insterburger	98 790	13 797	1 832	21 056	2941	390	111 294	15 544	2064
54	Aussig-Teplitzer	72 431	29 930*	3 974*	14 700	6074*	806*	249 730	70 946	9418
55	Böhmische Westbahn	434 466	16 296	2 163	164 052	6153	817	2 039 796	76 511	10 158
56	Brünn-Rossitzer	29 302*	7 814	1 038	9858*	2629	349	184 899*	49 306	6546
57	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weßyhrka, c. Pferde-Bahn	63 018	8 516	1 130	17 559	2373	315	713 295	96 392	12 798
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 113 572	23 789	3 158	—	—	—	6 124 888	130 846	17 374
59	Graz-Köflacher	62 552	11 780	1 564	34 246	6449	856	292 743	55 130	7319
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 294 912	41 012	5 445	1 167 955	14 538	1930	27 168 817	338 173	44 898
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn, Elisabeth b. Pferde-Bahn	2 209 493	38 811	5 153	581 303	10 211	1356	8 161 924	143 368	19 034
		69 296	3 989	530	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	835 410	48 095	6386
62	Mohacs Fünfkirchener	53 140	6 577	873	21 199	2624	348	823 240	101 868	13 527
63	a. Oesterreichische nördliche	2 230 437	35 796	4 752	815 055	13 081	1737	16 607 455	266 530	35 396
	b. Oesterreichische südöstliche	2 229 478	24 194	3 212	1 022 058	11 091	1472	23 843 954	258 752	34 357
	c. Wien-Neu-Szönyer	452 902	21 639	2 873	188 747	9018	1197	2 610 397	124 720	16 560
64	a. Südbahn, Oesterreichische	8 087 078	39 754	5 278	2 229 513	10 960	1455	35 404 197	174 036	23 106
	b. Nordtiroler	280 841	28 804	3 824	40 816	4186	556	433 805	44 493	5907
65	Süd-Norddeutsche	376 161	14 368	1 908	125 018	4775	634	1 555 226	59 405	7887
66	Theiß-Bahn	1 191 346	15 410	2 046	380 329	4920	653	6 452 800	83 467	11 084
67	Turnau-Kralup-Prager	155 362	13 486	1 791	46 284	4017	533	579 541	50 307	6679
68	Lüttich-Maestrichter	84 353	21 853	2 901	63 973	16 573	2200	183 428	47 520	6309
69	Niederländische Rhein-E.	875 287	37 663	5 000	594 367	25 575	3395	3 084 668	132 731	17 624
70	a. Warschau-Wiener	1 222 592	26 349	3 498	329 820	7108	944	8 058 645	173 678	23 064
	b. Warschau-Bromberger	554 391	29 646	3 936	148 081	7919	1051	1 297 939	69 408	9215

Digitized by Google

153		154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Kilometer	b. pro Meile | pro Kilometer Bahnlänge. Kilometer	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
3 942 571	*198 919*	*26 410*	—	—	—	—	70 122	31 752	37
7 960 212	*438 096*	*58 165*	—	—	—	—	83 099	63 253	38
157 044	*196 305*	*26 036*	104 990	3 936	77 600	7 389	—	—	39
1 459 321	*99 954*	*13 270*	102 768	27 093	32 854	13 053	3 654	3 261	40
6 794 186	*350 939*	*46 593*	64 947	21 593	47 072	21 593	43 812	11 798	41
4 496 994	*386 008*	*51 249*	—	—	—	—	73 587	123 608	42a
2 120 302	*148 272*	*19 686*	44 975	—	—	—	10 906	11 620	- b
879 278	*78 718*	*10 451*	—	—	—	—	5 745	16 369	- c
1 739 138	*90 251*	*11 982*	62 375*	—	—	—	11 902	17 905	43
531 407	*85 988*	*11 416*	—	—	—	—	6 522	8 461	44
1 008 364	*106 144*	*14 093*	47 288	528	47 288	—	30 659	23 921	45
643 098	*63 547*	*8 437*	38 943	3 282	38 943	9 871	3 331	16 643	46
381 742	*47 013*	*6 242*	10 014	—	10 014	—	810	12 679	47
2 064 191	*56 061*	*13 019*	—	—	—	—	—	—	48a
7 118 210	*335 290*	*44 515*	—	—	—	—	—	1 156	
413 365	*49 443*	*6 564*	—	—	—	—	—	2 160*	- b
2 024 623	*242 180*	*32 153*	—	—	—	—	—	8 707*	
41 094	*19 900*	*3 642*	—	—	—	—	440	—	- c
181 366	*87 829*	*11 661*	—	—	—	—	1 748	—	
12 855 259	*203 987*	*27 082*	30 000	39 000	26 800	38 750	115 080	143 933	49
2 056 702	*85 518*	*11 354*	—	—	—	—	7 355	22 286	50
1 319 282	*196 322*	*26 072*	—	—	—	—	3 325	9 213	51
9 455 651	*253 775*	*33 693*	—	—	—	—	101 051	94 365	52a
2 021 950	*89 309*	*11 858*	59 029	—	59 029	—	27 478	24 525	- b
280 923	*39 235*	*5 209*	10 729	—	10 729	—	575	4 599	53
336 861	*106 950*	*14 199*	—	—	—	—	4 934*	—	54
2 692 624	*100 998*	*13 409*	59 200	—	18 000	—	20 951	71 585	55
224 059*	*59 749*	*7 932*	—	—	—	—	1 194	—	56
793 872	*107 282*	*14 243*	—	—	—	—	23 712	2 501	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
7 238 460	*154 635*	*20 532*	—	—	—	—	593	45 065	58
389 541	*73 360*	*9 738*	—	—	—	—	4 733	4 645	59
32 145 604	*400 119*	*53 123*	53 356	—	24 362	16 988	59 120	69 524	60
11 192 908	*196 609*	*26 103*	—	—	—	—	157 063	174 524	61a
904 706	*52 084*	*6 915*	—	—	—	—	—	—	- b
901 837	*111 613*	*14 818*	45 874	—	—	—	—	—	62
19 965 934	*320 429*	*42 542*	—	—	—	—	1 448	20 547	63a
27 310 641	*296 372*	*39 348*	—	—	—	—	43 576	838	- b
3 272 387	*156 349*	*20 758*	—	—	—	—	267	7 562	- c
46 883 570	*230 465*	*30 598*	—	—	—	—	45 213	25 006	64a
787 986	*80 819*	*10 730*	—	—	—	—	4 712	6 187	- b
2 076 174	*79 304*	*10 529*	—	—	—	—	5 458	7 651	65
8 457 777	*109 401*	*14 525*	—	—	—	—	72 666	110 988	66
781 187	*67 811*	*9 003*	7 666	—	7 666	—	8 926	13 551	67
331 754	*85 946*	*11 410*	—	—	—	—	—	—	68
5 171 902	*222 543*	*29 550*	—	—	—	—	28 676	75 759	69
9 611 057	*207 135*	*27 501*	—	—	—	—	100 770	53 533	70a
2 000 411	*106 974*	*14 202*	—	—	—	—	32 208	101 636	- b

Digitized by Google

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1866

	I. Staatsbahnen.	158	159	160	161	162	163	164				
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon				
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. Durchgangs-Reisende (Personen).
1	Badische	68 514	889 281	5 314 848	—	92 300	**6 364 943**	5 635 003	344 768	340 383	44 789
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	31 416	924 059	4 473 761	—	201 072*	**5 630 308**	5 534 775	in Kol. 164c	95 533	in Kol. 164
3	Bebra-Hanauer	186	5140	51 240	—	23 812	80 378	76 361	2978	1739	—
4	Braunschweigische . .	50 891*	405 707*	644 896*	13 214*	216 654	**1 331 362**	755 035	147 502	154 965	273 860
5	Friedrich-Franz-E. . .	2576	35 026	86 853	—	4196	**128 651**	83 493	24 499	20 659	—
6	Hannoversche { a. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / b. 1. Juli bis 31. Dezbr 66.	117 319* / 24 527	768 980* / 240 442	1 659 050* / 957 933	—	158 751	**2 704 100** / **1 388 135**	2 135 280 / 1 078 348	175 536 / 87 203	245 834 / 130 373	147 450 / 92 211
7	Main-Neckar	24 735	231 533	852 600	—	15 280	**1 124 148**	912 995	95 162	93 606	22 385
8	Main-Weser	9977	126 496	628 598	—	174 960	**940 031***	852 060	36 141	38 314	13 516
9	Nassauische	27 298	223 770	696 157	—	181 157	**1 128 382**	937 986	96 755	91 088	2531
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	22 960	234 570	592 091	1 417 482	390 763	**2 657 866**	2 272 027	169 507	216 332	—
11	Preuß. Ostbahn . . .	17 023	295 517	614 213	899 028	471 701	**2 297 482**	1 912 538	178 299	180 255	26 390
12	Saarbrücker	6630	115 581	638 646	414 723	120 678	**1 296 258**	894 277	192 377	185 769	23 855
13	Westfälische	4806	69 581	320 229	390 263	95 902*	**880 781**	786 785	39 017	46 044	8935
14	Sächsische östliche . .	9068	216 245	973 900	—	25 525	**1 224 738***	1 035 316	in Kol. 164c	189 422	in Kol. 164
15	Sächsische westliche . .	9068	384 211	1 792 027	—	57 594	**2 242 900***	2 167 424	" " 164c	75 476	" " 164
16	Württembergische . .	68 699	1 049 109*	4 309 180	—	18 215	**5 444 603**	5 262 358	90 501	91 744	" " 164
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische . .	32 484	831 792	2 042 258	3 041 590	176 597	**6 124 721**	5 792 375	168 914	163 254	178
18	a. Geßnitz-Geraer . .	226	25 901	152 071	—	2	**178 200***	129 351		48 849	in Kol. 164
	b. Greiz-Brunner . . .	144	15 145	50 905	—	10	**66 204**	23 711		42 493	—
19	a. Löbau-Zittauer . .	181	18 004	118 368	—	1747	**138 300**	108 889		29 411	in Kol. 164
	b. Zittau-Reichenberger .	141	11 384	82 595	—	466	**94 586**	89 026		5560	" " 164
20	a. Oberschlesische . .	9790	151 622	363 049	572 317	273 407	**1 370 185**	1 078 868	in Kolonne 164c enthalt.	214 445	76 872
	b. Breslau-Posen-Glogauer	4744	57 816	240 028	131 014	302 555	**736 157**	572 406		104 934	58 817
	c. Stargard-Posener . .	2697	38 250	103 094	129 758	191 688	**465 487**	256 636		178 030	30 821
21	Rhein-Nahe-E. . . .	8660	75 995	374 728	189 585	115 067	**764 035**	469 827	133 127	140 784	20 257
22	Wilhelms-Bahn	1863	32 109	73 815	229 651	135 519	**472 957**	328 435	68 244	75 518	760
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter . .	13 177	68 832	287 710	—	21 563	**391 282**	290 476	50 430	48 407	1969
24	Alberts-Bahn	1068	56 399	200 829	245 895	15 528	**519 719***	434 358	36 441	48 920	—
25	Altona-Kieler	4436	168 554	960 547	—	64 418	**1 197 955**	1 056 156 (64 418*)	39 116	38 265	—
26	Bayerische Ostbahnen .	6521	223 233	1 730 488	—	252 466	**2 212 708**	2 157 763	23 457	26 252	5230
27	Berlin-Anhaltische . .	8445	174 664	725 729	—	348 848	**1 257 686**	1 126 874	63 735	64 862	2215
28	a. Berlin-Hamburger .	12 494	240 556	570 580	436 347	105 719	**1 365 696**	1 227 879	52 441	60 618	24 758
	b. Hamburg-Bergedorfer .	5733	113 757	199 429	105 598	—	424 916	—	—	—	—
29	Berlin Potsdam-Magdebrg.	30 252	226 443	471 478	545 692	226 776	**1 500 641**	1 317 748	102 686	80 207	in Kol. 164
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn .	4043	111 623	303 538	418 362	180 225	**1 017 791**	750 124	120 124	143 819	3724
	b. Hinterpommer.	490	30 093	92 248	163 169	92 236	**378 236**	262 500	56 506	59 230	—
	c. Vorpommersche .	1816	55 048	196 310	284 052	75 956	**613 182**	479 148	72 491	61 543	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4135	56 478	195 740	304 543	521 339*	**1 082 228**	1 061 655	237* (10 743)	42* (9551)	—
32	Frankfurt-Hanauer . .	4918	139 978	343 183	—	70 339	**558 418***	515 712	21 781	20 816	108
33	Glückstadt-Elmshorner .	241	14 401	142 083	—	1738	**158 463**	76 182	41 131	41 150	—
34	Hessische Ludwigs-E. .	24 848	396 742	1 291 727	—	210 459	**1 923 776**	1 480 131	207 947	210 516	25 182
35	Homburger	28 474	162 275	310 920	—	4418	**506 087**	498 024	4007	4056	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	33 386	437 531	781 791	2 610 365	303 445	**4 256 518**	3 896 066	190 075	126 143	44 234

Digitized by Google

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Frei-gewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen.	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. angekommen von fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und höherige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
315 176	293 557	21 619	22 842	195 817*	115 173	109 503	102 507	w. n. net.	2 118 804*	1 531 789	1 194 448	875 128	1
224 491*	—	—	45 937	276 836	116 198	129 158	64 189	—	4 207 473	2 104 102	2 580 660	1 045 718	2
3252	3252	w. n. gew.	142	11 442	—	—	—	w. n. net.	61 803	—	—	—	3
182 508	—	—	3005	41 704	31 145	37 846	199 564	—	549 979	487 839	648 225	1 854 452	4
26 501	—	—*	710	3664	1814	4499	—	—	61 963	48 229	96 076	—	5
450 339	—	—	9614	234 996	87 078	118 294	120 762	—	2 006 449	2 320 213	1 375 915	1 303 055	6
222 880	—	—	6372	123 425	50 495	68 550	75 108	—	1 000 933	1 243 467	741 117	604 499	
62 106*	62 106	n. net.	4363	41 319	50 183	42 483	44 778	—	307 889	518 156	322 762	467 326	7
69 413	50 230	19 183*	2997	34 321	25 555	42 707	55 544	—*	190 850	181 945	219 881	416 743	8
54 004	43 649	10 355	2659	23 408	6269	13 676	8235	w. n. net.	307 609	98 294	195 346	137 356	9
191 197	60 845	130 352	6684	131 783	91 143	81 477	120 710*	9509	667 396	705 829	699 054	907 910*	10
189 579*	w. n. net.	—	8050	72 951	33 307	57 529	14 736	513*	579 654	363 645	474 483	152 275	11
40 020	w. n. net.	—	4116	7810	14 094*	24 825*	12 662*	w. n. net.	31 461	87 563*	123 805*	52 885*	12
50 710*	18 738*	31 972	3342	21 616	21 179	18 960	69 354	6254	438 546	191 312	224 941	464 227	13
78 145	19 882	58 263	3004	111 484	21 732	33 358	22 363	w. n. net.	607 388	407 523	276 183	475 355	14
129 062	38 201	90 861	8187	249 794	61 116	42 011	24 514	w. n. net.	1 829 955	363 874	444 783	340 150	15
454 255	—	w. n. gew.	41 711	277 540	88 998	63 574	18 252	—	806 530	496 826	482 209	153 436	16
136 864	47 667	89 197	13 378	276 322	109 829	75 728	—*	197 551	3 751 259	603 771	708 483	—*	17
7475	2204	5271	312	2720	in Kol. 166c	14 450	in Kol. 166c	—	11 957	in Kol. 170c	130 998	in Kol. 170c	18a
—	781	—	—	—	" " 166c	12 368	—	w. n. net.	196	" " 170c	83 942	—	- b
9891	1848	8043	372	1266	15 179	5871	13 594	—	48 607	103 071	111 206	305 629	19a
3233	916	2317	205	6965	12 187	1802	—	—	81 199	52 938	63 781	227 451	- b
62 468*	22 116	40 352	2275	31 912		54 531	7434	—	155 632		341 975	71 129	20a
42 139*	10 693	31 446	1530	34 763	in Kol. 166c	35 299	1903	—	116 904	in Kol. 170c	168 531	21 424	- b
38 030*	9397	28 633	1540	18 064		26 577	19 172	—	25 631		220 669	139 160	- c
32 386	w. n. net.	—	2417	6198	12 063*	13 153*	22 914*	w. n. net.	17 971	44 400*	53 902*	127 235	21
16 530	w. n. net.	—	603	5079	14 231	7766	—	w. n. net.	111 965	144 727	126 657	66 209	22
17 245	—	w. n. gew.	—	29 891	14 484	36 963	1457	77	101 207	177 430	106 086	17 591	23
8458	1933	6525	1489	1717	3737	2799	—	13 685	27 891	51 643	25 747	—	24
62 348	12 104	50 244	1725	68 924*	18 410*	14 027*	—	—	737 576*	281 314*	186 564*	—	25
89 846	89 846	w. n. gew.	18 332	91 414	19 912	31 283	13 123	—	1 160 583	408 928	453 973	496 068	26
104 897	29 723	75 174	4198	132 236	60 296	74 669	1113	20 038	745 492	307 561	520 151	409 946	27
117 154	34 209	82 945	5083	117 173	42 504	59 502	30 382	w. n. net.	2 048 687	1 118 427	737 025	327 146	28a
—	—	—	in Kol. 178b	—	174 201	—	—	—	—	2 741 535	—	—	- b
83 461	—	—	2931	134 382	60 395	57 269	—	—	1 393 562	in Kol. 170c	2 357 770	in Kol. 170c	29
74 841	17 700	57 141	4762	69 244	27 555	37 123	469	20 420	317 824	128 067	124 039	2507	30a
22 820	4492	18 328	2261	6257	7987	7662	—	6437	19 889	5739	84 433	—	- b
40 866	10 546	30 320	3141	19 340	9999	13 854	—	9206	41 410	52 986	45 722	—	- c
47 680	w. n. net.	—	2475	64 298	15 105	23 526	—	—	354 447	161 319	103 438	—	31
—*	23 182	—*	1630	17 013	23 182	17 130	1144	31 913	143 104*	145 443	126 488	14 638	32
10 806	2087	8719	226	2627	4751	5193	—	—	26 468	181 997	51 596	—	33
83 836*	—	w. n. gew.	7631	80 652	80 022	71 987	47 198	w. n. net.	128 266	312 527	316 877	410 356	34
16 041	16 041	w. n. gew.	1461	8751	287	745	—	4264	28 921	416	941	—	35
203 409	w. n. net.	—	9402	119 659	153 276	125 291	43 122	w. n. net.	1 536 154	1 125 487	814 410	277 234	36

Digitized by Google

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1866

II. Privatbahnen. (Forts.)	158	159	160	161	162	163	164			
	Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
	in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im directen Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Per
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	6868	90 652	346 765	—	in Kol. 160	444 285	355 554	in Kol. 164c	88 731	in Kol. 164
38 Leipzig-Dresdener . . .	12 302	220 051	905 893	—	28 535	1 166 781	938 914	103 757	114 348	9762
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5821	203 638	681 109	—	—	890 568	890 568	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5042	97 079	348 774	—	8647	459 542*	412 374	24 798	22 370	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3961	122 919	734 310	109 773	226 583	1 197 546	992 874	72 344	77 575	54 753
42 a. Magdeburg-Halberstädter	11 400	154 765	481 208	222 242	213 730	1 083 345	643 695	in Kol. 164c	439 650	in Kol. 164
b. Magdeb.-Wittenbergesche	955	31 009*	112 072*	109 508	55 467	309 011*	290 132	9958	8921	—
c. Cöthen-Wegeleberner . .	678	29 042	148 374	142 474	43 473	364 041	276 442	42 229	44 466	904
43 Mecklenburgische	5508	106 498	228 023	—	26 005	366 034	256 604	52 887	49 757	6786
44 Neisse-Brieger	1106	15 573	39 553	102 254	76 233	234 719	144 812	45 103	44 804	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	885	15 301	49 637	80 593	85 121	231 537	128 139	56 075	42 775	4548
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	520	4908	20 308	53 510	3965	83 211	75 860	3387	3952	12
47 Ostpreußische Südbahn . .	449	17 690	61 891	107 331	10 793	198 154	197 993	89	72	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1927 7137	88 263 303 295	242 842 1082445	— —	8872 85 119	361 999 1 477 996	265 075 1 105 177	45 586 182 350	51 246 190 469	in Kol. 164c —
b. Pfälzische Maximiliansb.	818 2929	31 369 107 743	90 966 353 060	— —	4135 33 401	127 308 497 133	111 939 435 296	8631 34 483	6936 27 354	— —
c. Neustadt-Dürkheimer .	322 572	12 233 37 834	45 231 137 103	— —	163 3140	58 249 178 649	57 063 175 035	791 2153	485 1461	— —
49 Rheinische	250 330	1145254	2257056	154 564	463 021	4 270 245	3 504 139	274 605	282 352	209 148
50 Schleswigsche	1011	31 287	267 899	—	—*	300 197	226 202	35 975	38 020	1 000
51 Taunus-E.	22 018	246 751	741 823	—	—*	1 010 592	940 454	27 899	42 239	—
52 a. Thüringische	7446	228 576	993 253	—	318 018	1 547 293	1 389 570	70 638	60 816	26 269
b. Werra-E.	1212	59 410	321 372	—	47 986	429 980	402 628	14 205	11 475	1652
53 Tilsit-Insterburger . . .	306	9243	21 621	55 720	10 470	97 360	80 534	8633	8193	—
54 Aussig-Teplitzer	985	13 065	68 498	—	4618	87 166	66 908	9956	10 302	—
55 Böhmische Westbahn . . .	3319	23 089	140 068	—	86 396	252 872*	247 517	2881	2474	—
56 Brünn-Rossitzer	354	5962	32 747	—	10 315	49 378	49 378	—	—	—
57 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno .	221	4070	26 290	3679	—	34 260	13 065	11 063	10 132	—
b. Prag-Wejwybka	407	4936	32 346	31 733	579	70 001	70 001	—	—	—
c. Pferde-Bahn .										
58 Galizische Carl-Ludwig B.	5002	41 803	196 904	—	178 544	422 253	413 341	—	8912	—
59 Graz-Köflacher	126	5728	87 835	—	3622	97 311	97 311	—	—*	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	31 765	220 284	870 822	—	1 330 505	2 453 376	1 728 524	337 608	359 605	27 639
61 Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	17 878	141 991	665 206	—	647 975*	1 473 050	1 443 374	14 980	14 696	—
Elisabeth b. Pferde Bahn .	—	2770	21 514	—	5100	29 384	29 384	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	500	10 252	19 127	—	16 014	45 893	45 893	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche .	10 707	93 706	511 897	—	865 098*	1 481 408*	1 130 083	98 417	236 511	16 397
b. Oesterreichische südöstliche	24 178	179 851	380 212	—	834 670*	1 418 911*	677 692	367 109	364 728	1983
c. Wien-Neu-Szönyer . . .	3320	35 036	137 574	—	220 675*	396 605*	338 040	29 593	28 972	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	70 231	596 529	2 416 912	—	1 677 143	4 760 815	4 523 029*	in Kol. 164a	237 786	—
b. Nordtiroler	1370	22 811	188 125	—	147 032	359 338	350 001	7512	1825	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	988	21 473	103 534	168 596	108 014	402 605	311 893	48 220	42 492	—
66 Theiß-Bahn	6381	84 365	199 058	—	307 964	597 768	283 110	157 410	157 248	—
67 Turnau-Kralup-Prager . .	1295	11 754	66 576	67 776	26 177	173 578	111 204	22 457	29 994	923
68 Lüttich-Maastrichter . . .	16 557	64 320	362 326	—	4322	447 525	420 269	12 824	13 085	1 347
69 Niederländische Rhein-E. .	93 895	232 541	557 143	—	250 985	1 134 564	1 041 258	43 384	45 173	1781
70 a. Warschau-Wiener . . .	12 522	100 993	235 716	286 448	67 536	703 215	626 825	39 771	36 619	—
b. Warschau Bromberger .	5620	47 860	68 823	91 720	30 590	247 613	226 882	2298	18 433	—

Digitized by Google

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten aufgegebenen nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Stck.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
58 788	—	—	1134	17 549	11 274	14 852	105 266	w. n. net.	104 864	96 979	98 919	886 901	37
—	24 650	—	3104	104 188	77 509	98 374	9019	78 803	396 807	616 569	757 165	486 329	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
50 880	—	—	1490	26 345	9717	21 236	—	—	657 250	86 869	252 243	—	40
81 050	25 871	55 179	1997	141 742	57 379	82 941	67 357	17 910	903 165	512 714	535 211	313 927	41
103 734	—	—	2578	73 279	in Kol. 166c	271 156	in Kol. 166c	—	1 370 733	in Kol. 170c	4 759 917	in Kol. 170c	42a
19 968	—	—	1643	49 905	39 216	42 239	—	5163	168 919	391 996	323 358	—	- b
18 097	—	—	1348	34 569	11 312	in Kol. 166b	in Kol. 166b	5811	146 138	50 785	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- c
76 521	—*	—	1701	17 059	12 486	17 398	2222	w. n. net.	186 834	180 238	304 000	64 421	43
15 346	2726	12 620	324	696	10 138	6945	—	w. n. net.	6042	23 823	26 129	—	44
15 277	3528	11 759	395	12 245	15 871	16 087	6873	600	64 582	54 248	81 325	48 015	45
3674	1308	2366	149	459	975	1628	1010	408	47 761	9954	46 938	16 956	46
5860	1688	4172	691	12 092	135	73	—	2558	65 151	747	421	—	47
12 795 / 46 717	12 795 / 46 717	—	1694 / 5177	11 145 / 31 721		23 431 / 117 852	in Kol. 166c / " " 166c	—	17 662 / 66 538		144 490 / 472 213	in K. 170c / " " 170c	48a
4848 / 16 822	4848 / 16 822	—	543 / 1661	6373 / 15 621	in Kol. 166c	4292 / 30 371	" " 166c	—	7438 / 41 621	in Kol. 170c	31 169 / 100 276	" " 170c	- b
1598 / 4731	1598 / 4731	—	82 / 254	1885 / 6551		1047 / 3462	—	—	2009 / 7445		2060 / 6448	—	- c
236 754	101 219	135 535	9717	126 498	90 459	92 838	75 844	144 596	335 212	539 332	606 605	386 886	49
32 784	6243	26 541	692	5796*	11 839*	12 091*	a. 168 b u. c	—*	121 168*	115 266*	167 125*	in K. 170b u. c	50
32 199	31 102	1097	2067	20 009	in Kol. 166c	24 996	in Kol. 166c	w. n. net.	61 657	in Kol. 170c	116 095	—	51
129 999	29 868	100 131	4101	135 961	73 913	58 204	56 549	14 989*	530 386	603 516	479 428	538 950	52a
29 966	24 497	5469*	2070	29 193	18 552	15 291	10 140	w. n. net.	142 545	223 833	155 200	112 459	- b
7725	2288	5437	204	879	1033	1194	—	3721	15 212	7515	15 834	—	53
15 143	—	—	—	10 378	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	307 923	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	54
47 371*	—	—	212	5751	2638	2594	—	—	1 454 028*	990 074	340 738*	—	55
1562*	939	623	19	—	—	—	—	—	5430	3872	5659	—	56
2112	410	1702	15	201	46	410	—	10	50 775	10 958	28 763	—	57a
1970	350	1620	10	454	—	—	—	20	43 617	—	—	—	- bc
39 148*	12 330	26 818	383	5065	1629	7764	188	—	153 404	118 792	213 813	16 654	58
1463	785	678	82	1412	—	—	—	—	76 815*	—	—	—	59
237 707*	124 277	113 430	2133	143 026	62 378	38 638	7434	—	968 264	1 096 372	1 016 607	398 949	60
127 561	78 392*	49 169	1320	152 226	32 885	20 437	—	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	61a
2058	719	1339	—	1126	—	—	—	—	694 171	18 974*	—	—	- b
3921	1699	2222	176	1436	—	—	—	—	200 969	—	—	—	62
107 655*	—	w. n. net.	797	100 053	35 280	36 777	6998	—	3 868 839	1 880 361	2 138 210	905 655	63a
92 040*	—	w. n. net.	1093	28 645	30 145	23 985	4986	—	1 428 725	1 137 439	1 697 182	204 103	- b
16 242*	—	w. n. net.	551	64 633	4283	4667	—	—	688 116	240 093	73 544	7441	- c
179 571	75 722	103 849	4030	328 793*	in Kol. 168a	24 554	—	w. n. net.	4 234 551*	in Kol. 170a	407 733	—	64a
10 521	7014	3507	297	6112	6048	10 041	—	—	115 312	136 706	270 183	—	- b
20 344	20 344	—	w. n. net.	5272	6951	10 047	—	—	517 042	492 259	548 603	—	65
51 351*	24 502	26 849	480	6112	5261	14 446	—	—	73 310	177 457	298 766	—	66
7451*	—	—	44	508	1526	1786	3096	—	316 838*	175 614*	138 022*	265 947*	67
25 404	25 404	—	141	13 202	4442	5062	—	—	70 598	58 076	97 282	—	68
73 591	68 954	4437	1753	270 328	73 261	36 856	—	—	133 203	148 188	129 967	—	69
125 649	—	—	1238	8423	1083	4111	—	—	169 587	52 932	179 779	—	70a
36 679	—	—	602	2746	1012	330	—	—	65 446	80 640	17 045	—	- b

Digitized by Google

		171				172				173
						(Forts.) II. Personen- und				
						(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1866				
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coals				Ueber-
	I. Staatsbahnen.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen) Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. angekommen von fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1	Badische	5 671 338*	3 773 064	5 324 868	3 427 539	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	7 985 959
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	11 038 467*	3 380 869	8 052 775	4 755 757	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	15 522 776
3	Bebra-Hanauer	143 618	—	—	—	125 605	—	—	—	341 96
4	Braunschweigische	3 479 493	2 676 014	1 951 834	4 778 047	2 239 332	11 300	3 928 753	4 108 173	6 310 50
5	Friedrich-Franz-E.	207 928	283 529	60 813	—	107 117	—	27 098	—	380 67
6	Hannoversche (I. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / I. 1. Juli bis 31. Dezbr 66)	12 515 399 / 5 570 527	3 400 372 / 1 758 268	3 106 642 / 1 606 385	3 334 656 / 1 497 390	5 028 852 / 2 032 870	1 110 076 / 617 709	6 109 118 / 3 377 447	6 259 185 / 2 837 101	19 785 69 / 8 727
7	Main-Neckar	590 884	706 158	793 982	341 227	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	940 09
8	Main-Weser	1 381 894	1 424 676	1 505 996	1 188 167	105 188	—	1 812 725	258 200	1 712 25
9	Nassauische	4 962 602	2 204 435	566 457	260 578	550 059	291 412	357 899	13 205	5 843 67
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	4 357 202	2 504 647	4 295 522	5 479 733*	12 776	—	1 149 2001	1 310 283*	5 178 66
11	Preuß. Ostbahn	6 035 078	2 015 691	1 359 116	736 767	920 453	630	813 954	—	7 608 64
12	Saarbrücker	1 891 217	1 931 814*	5 991 984*	418 423*	16 066 187*	27 217 649*	—	—	17 996 67
13	Westfälische	1 759 820	1 767 295	1 097 636	2 934 253	950 993	—	2 180 920	5 079 728	3 177 22
14	Sächsische östliche	8 025 724	2 081 572	2 221 090	4 085 835	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	8 744 39
15	Sächsische westliche	28 261 658	5 543 726	2 038 936	521 208	" " 171a*	" " 171b	" " 171c	" " 171d	30 341 40
16	Württembergische	9 789 314	1 855 281	3 062 544	1 246 793	1 587 462	—	3 709 709	—	12 460 86
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	25 913 336	4 156 239	8 183 302	—*	45 888 621	15 613 288	1 215 210	—*	76 027 08
18	a. Gößnitz-Geraer	79 569	in Kol. 171c	1 188 161	in Kol. 171c	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171c	94 24
	b. Greiz-Brunner	1521	" " 171c	419 227	—	" " 171a*	" " 171b	" " 171c	—	171
19	a. Lobau-Zittauer	186 051	92 794	817 357	1 091 813		" " 171b		in Kol. 171d	215 99
	b. Zittau-Reichenberger	519 650	430 671	727 424	5212		" " 171b		" " 171d	607 81
20	a. Oberschlesische	5 867 491	in Kol. 171c	7 095 820	1 008 109	9 881 461	in Kol. 172c	18018748	145 052	15 936 49
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 584 661		2 366 050	899 641	—		2 080 302	1 514 126	1 736 32
	c. Stargard-Posener	318 868		1 604 126	1 683 988	—		830 279	601 791	362 56
21	Rhein-Nahe-E.	550 569	1 511 080*	1 676 624*	1 807 064*	—	238 866**	1 479 966*	1 213 320*	574 73
22	Wilhelms-Bahn	857 827	1 156 784	459 346	402 936	3 792 021	552 172	314 874	—	4 766 89
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	893 495	611 943	1 417 929	468 856	976 808	—	1 741 500	—	2 001 47
24	Alberts-Bahn	660 195	502 761	194 793	45 879	5 892 587	—	—	—	6 596 07
25	Altona-Kieler	3 155 414	205 093	326 282	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	3 961 91
26	Bayerische Ostbahnen	4 618 969	3 140 850	957 067	1 342 542	228 400	509 080	2 125 850	259 680	6 099 56
27	Berlin-Anhaltische	4 305 693	774 332	771 451	919 789	4 175 237	—	787 550	—	9 378 69
28	a. Berlin-Hamburger	1 772 815	1 536 001	1 333 492	252 253	233 932	40 654	156 619	79 881	4 172 00
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	3 378 412	—	—	—	94 748	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	972 456	in Kol. 171c	1 840 278	in Kol. 171c	369 686	in Kol. 172c	1 047 758	in Kol. 172c	2 87
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2 669 063	2 458 866	1 679 918	18 179	62 386*	—	9450	1554	3 138 93
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	592 942	260 199	554 375	—	5530*	62 641	—	—	631 05
	Berlin-Stettiner c. Borpommersche	1 047 274	228 178	450 406	—	100 617*	—	4079	—	1 217 84
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 023 403	293 012	607 373	—	8 653 332	3 924 388	—	—	14 095 48
32	Frankfurt-Hanauer	757 156	417 964	975 337	286 030	in Kol. 171a	in Kol. 171b	180 200	in Kol. 171d	949 18
33	Glückstadt-Elmshorner	240 791	90 605	201 507	—	" " 171a	" " 171b	in Kol. 171c	—	269 88
34	Hessische Ludwigs-E.	2 354 919	1 621 669	2 799 513	3 018 789	—	579 060*	2 436 725	1 020 026	2 563
35	Homburger	55 259	1391	2117	—	183 421	42 055	—	—	280
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	21 420 573	8 384 260	5 599 845	1 380 457	51 351 000	20 724 293	4 166 750	2 189 700	74 427

Digitized by Google

173	174	175		176

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter		
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Zollctr	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Zollctr	Zusammen. Zollctr	a. tarifirte. Zollctr	b. frachtfreie beförderte. Zollctr	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
5 420 026	6 628 819	4 405 174	24 439 978	—	1 754 616	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
5 601 169	10 762 593	5 865 664	37 752 202	—	3 345 891	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Salz ꝛc.	2
—	—	—	341 868	49 200	1902	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaaren ꝛc.	3
3 206 298	6 566 658	10 940 236	27 023 700	—	2 004 199	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	4
333 572	188 486	—	902 730	—	39 173	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren ꝛc.	5
6 917 739	10 709 969	11 017 658	48 431 062	—	—		
3 705 939	5 813 494	5 014 098	23 261 286	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc.	6
1 274 497	1 159 227	853 331	4 227 147	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc.	7
1 632 176	3 581 309	1 918 654	8 844 392	14 900	266 564	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisenzußwaaren, Eisensteine, Getreide ꝛc.	8
2 600 410	1 133 378	419 374	9 996 840	—	152 986	Bier, Blei, Kohlen, Cement, Coaks, Eisen, Erde, Erze, Getreide ꝛc.	9
3 301 619	16 568 054	7 818 636*	32 866 975	—	1 992 493	Steinkohlen, Getreide, Mehl, Holz, Eisen, Salz, Eisenwaaren ꝛc.	10
2 413 273	2 705 082	903 778	13 630 782	169 957*	1 413 025	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Flachs, Hanf, Mühlensfabrik. ꝛc.	11
29 251 120*	6 140 614*	483 970*	53 872 379	84 273	1 490 265	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Sand, Thon, Holz, Getreide ꝛc.	12
1 979 786	3 522 457	8 547 562	17 227 034	—	1 697 549	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consumtibil.	13
2 510 827	2 530 631	4 583 553	18 369 607	181 538	—	Bergwerks-Erzeugnisse, Kolonial- und Manufakturwaaren .	14
5 968 716	2 525 730	885 872	39 721 725	1 336 574*	—*	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen, Kalk, Manufakturwaaren, Baumw. ꝛc.	15
2 441 105	7 318 036	1 418 481	23 638 468	in Kol. 173a	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen ꝛc.	16
20 483 127	10 182 723	—*	106 692 939	6 145 332	5 479 614	Kohlen, Steine, Kies, Eisenerze, Roheisen, Holz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
in Kol. 173c	1 333 609	in Kol. 173e	1 427 855	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Bier, Thonerde, Mehl, Mineralöl ꝛc.	18a
„ 173e	515 537	—	517 254	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Ziegel, Getreide, Bier ꝛc.	b
211 044	937 434	1 411 036	2 775 438	93 980	—	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	19a
495 796	793 007	232 663	2 129 280	—	—	Kohlen, Holz, Feld- u. Gartenfrüchte, Flachs, Garne, Getreide ꝛc.	b
in Kol. 173e	25 511 074	1 231 724	42 679 293	158 205	1 954 512*	Kohlen, Getreide, Bau- u. Nutzholz, Kalk, Eisen, Zink, Hülsenfrüchte	20a
	4 650 182	2 437 094	8 823 604	—	445 205*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Spiritus, Holz, Heringe ꝛc.	b
	2 681 651	2 444 111	5 488 323	2623	176 274*	Kohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus, Kalk, Zink ꝛc.	c
1 806 409*	3 223 645*	3 170 533*	8 775 325	9320	762 265	Erze, Kohlen, Steine, Eisen, Getreide, Holz, Eisenfabrikate ꝛc.	21
1 867 914	908 643	469 145	8 012 594	—	224 357	Steinkohlen, Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc.	22
803 857	3 302 478	487 904	6 595 717	—	93 096	Kohlen, landwirthschaftliche Produkte, Erde, Erze, Steine, Holz ꝛc.	23
558 141	223 339	45 879	7 423 434	4600	—	Kohlen, Getreide, Sandsteine, Papier, Lumpen, Oelfrüchte, Ziegel ꝛc.	24
504 817	526 873		4 993 604	—	449 187	Bau- u. Nutzholz, Brennmaterialien, Kolonialwaaren, Dünger ꝛc.	25
4 078 770	3 568 173	2 111 413	15 857 722	—	1 098 927	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 142 189	2 153 821	1 330 848	14 005 534	—	478 835	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
2 737 586	2 286 728	689 662	9 886 583	—	547 460	Baumwolle, Droguen, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc.	28a
6 388 896	—	—	6 388 896	—	—	. . . . .	b
1 356 360	3 879 100	128 010	8 233 356	—	—	Kohlen, Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Garten u. Feldfrüchte ꝛc.	29
2 614 488	1 850 530	22 709	7 626 664	182 000	796 670	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus ꝛc.	30a
336 566	646 470	—	1 614 091	42 423	207 829	Getreide, Brennholz, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	b
291 163	513 791	—	2 022 800	101 702	775 212	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Steine ꝛc.	c
4 393 824	734 337	—	19 223 641	—	635 441*	Kohlen, Steine, Feld- u. Garten-Erzeugnisse, Kolonial- ꝛc. Waaren	31
586 589	1 299 155	301 812	3 136 742	—*	—	Kohlen, Erze, Steine, Holz, Getreide, Schienen, Mehl, Eisen ꝛc.	32
277 353	258 296		805 535	—	62 464	Zucker, roh u. raffinirt, Syrup, Getreide u. Cement . . .	33
2 593 278	5 625 102	4 496 369	15 278 586	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
44 149	3803	—	328 568	—	19 584	Kohlen und Baumaterialien	35
30 387 316	10 706 296	3 890 513	119 411 511	2 283 222	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Bau- u. Nutzholz ꝛc.	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171				172 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1866				173
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen)	b. im direkten aufgegeben nach Stationen	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen incl. Bedürfnis
		Z.-Ctr.	Zentner.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zentner.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	766 192	431 094	1 321 058	3 125 840	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	888 [illegible]
38	Leipzig-Dresdener . . .	3 481 369	1 997 691	2 315 625	1 156 498	1 418 144	599 061	1 349 675	19 693	5 479 31[illegible]
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	118 355	—	—	—	118 35[illegible]
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1 767 618	201 822	154 024	—	22 669	—	88 047	—	2 473 8[illegible]
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 226 541	1 340 205	1 576 314	791 887	10 301 968	133 419	323 765	—	17 591 32[illegible]
42	a. Magdeburg-Halberstädter	942 127	in Kol. 171c	4 316 546	in Kol. 171c	474 181	in Kol. 172c	4 917 955	in Kol. 172c	2 860 82[illegible]
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	858 624	429 617	633 968	—	433 185	15 030	11 202	—	1 515 7[illegible]
	c. Cöthen-Begelebener . .	861 216	402 991	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 681 762	1 011 379	in Kol. 172b	in Kol. 172b	2 729 4[illegible]
43	Mecklenburgische	705 605	469 356	328 064	116 076	270 469	30 470	—	—	1 179 9[illegible]
44	Neisse-Brieger	190 598	335 648	355 775	—	10 909	—	922 017	—	208 2[illegible]
45	Niederschlesische Zweigbahn .	628 231	175 626	864 838	406 735	134 396	92 226	293 444	—	840 0[illegible]
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	953 841	710 320	297 557	82 325	273 559	399	873 360	—	1 276 0[illegible]
47	Ostpreußische Südbahn . .	718 456	8901	4954	—	10 995	—	—	—	809 2[illegible]
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1 007 559		2 233 161	in Kol. 171c	1 476 865	in Kol. 172c	1 853 858	in Kol. 172c	2[illegible]
		4 128 473		7 893 010	" " 171c	5 891 621	" " 172c	6 472 966	" " 172c	10 118 5[illegible]
	b. Pfälzische Maximiliansb.	199 864	in Kolonne 171c	576 143	" " 171c	477 342	" " 172c	984 582	" " 172c	69[illegible]
		904 038		2 161 730	" " 171c	1 225 749	" " 172c	5 451 923	" " 172c	2 187 0[illegible]
	c. Neustadt-Türkheimer	93 716		24697	—	60 492	—	—	—	158[illegible]
		627 148		98 120	—	235 605	—	—	—	876 7[illegible]
49	Rheinische	7 765 755	3 389 326	3 990 118	1 986 714	7 944 193	1 485 336	3 294 383	1 071 071	16 316 2[illegible]
50	Schleswigsche	838 915	203 195	178 694	I. R. 171b bzw.	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	965 7[illegible]
51	Taunus-E.	233 215	in Kol. 171c	461 704	in Kol. 171c	129 968*	" " 172c	1 178 122*	in Kol. 172c	444 8[illegible]
52	a. Thüringische	5 201 787	1 412 887	3 022 982	1 457 932	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	" " 171d	5 883 1[illegible]
	b. Werra-E.	1 277 661	495 053	538 023	508 161	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 449 3[illegible]
53	Tilsit-Insterburger . . .	210 049	42 808	42 725	—	22 521	3441	—	—	252 3[illegible]
54	Aussig-Teplitzer	775 905*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	8 970 800	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	10 065 0[illegible]
55	Böhmische Westbahn . .	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	1 571 649	2 504 500	—	—	3 031 4[illegible]
56	Brünn-Rossitzer	225 285*	184 018*	65 881*	—	1 452 084	488 543	—	—	1 682 7[illegible]
57	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejdybka, c. Pferde-Bahn)	25 727	18 782	3405	—	1 093 225	6 794 328	—	—	1 169 9[illegible]
		161 050	—	—	—	1 726 965	—	—	—	1 932 1[illegible]
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 443 210*	2 493 113*	604 118*	70 343*	48 243	—	16 324	—	1 649 9[illegible]
59	Graz-Köflacher	429 822	—	—	—	2 044 758	—	—	—	2 552 8[illegible]
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	8 948 236*	3 553 318*	8 225 561*	2961959*	9 505 460	983 532	415 325	81 699	19 564 9[illegible]
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	6 621 181	3 150 627	574 623	1 887 247	950 159	—	—	130 161	7 723 3[illegible]
	Elisabeth b. Pferde-Bahn .	in Kol. 170a	—	—	—	—	—	—	—	695 2[illegible]
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	77 400	—	—	—	4 028 718	—	—	—	4 308 0[illegible]
63	a. Oesterreichische nördliche .	1 500 224*	1 128 369*	948 257*	546 824*	368 551	54 615	7 031 877	2 066 941	5 837 6[illegible]
	b. Oesterreichische südöstliche	4 579 033*	5 970 960*	5 725 816*	1 195 721*	1 560 592	10 805	156 733	—	7 596 9[illegible]
	c. Wien-Neu-Szöwer . . .	3 038 995*	1 231 068*	308 324*	38 156*	67 899	—	68 769	—	3 859 0[illegible]
64	a. Südbahn, Oesterreichische	23 230 610*	in Kol. 171a	1 210 324	—	2 720 390*	in Kol. 172a	95 229	—	30 514 3[illegible]
	b. Nordtiroler	197 715	374 613	491 433	—	168 846	—	—	—	487 9[illegible]
65	Süd-Norddeutsche	782 011*	5409*	624 995*	—	610 215	9669	905 343	—	1 914 5[illegible]
66	Theiß-Bahn	1 280 462*	6 982 069*	543 885*	—	5024	784	5064	—	1 361 9[illegible]
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	222 775	370	1 076 800	790 820	540 1[illegible]
68	Buttich-Mastrichter . . .	394 842	358 780	566 576	—	669 626	788 052	202 750	—	1 148 2[illegible]
69	Niederländische Rhein-E. .	1 238 873	1 206 173	710 015	—	171 384	—	4 898 410	—	1 81[illegible]
70	a. Warschau-Wiener . . .	4 624 178	1 758 948	561 210	—	3 944 778	—	286 781	—	8 74[illegible]
	b. Warschau-Bromberger .	1 383 400	233 947	112 210	35 611	773 292	—	—	225 436	2 22[illegible]

Digitized by Google

173			174	175		176
Güter-Verkehr.						
wurden befördert:						
haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- u. Baugüter		
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrie beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.
Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	
539 347	1 434 829	4 118 007	6 980 788	w. n. not.	w. n. not.	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz ꝛc. 37
3 360 830	4 520 839	1 671 539	15 032 519	—	—	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc. 38
—	—	—	118 355	—	15 330	Kohlen und Coaks 39
298 408	515 551	—	3 287 841*	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter 40
2 043 717	2 518 231	1 173 171	23 326 445	—	—	Kohlen, Salz, Boden-Erzeugnisse, Zucker, Eisen- u. Stahlwaaren . 41
2 458 891	5 828 318	5 978 365	17 125 894	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker Syrup, Steine ꝛc. 42a
875 859	1 010 767	—	3 402 422	—	91 875	Getreide, Kohlen, Hüttenprodukte, Oel, Spiritus, Zucker ꝛc. - b
1 476 467	in Kol. 173b	in Kol. 173b	4 205 963	—	—	Kohlen, Getreide, Zucker und Salz . . . . . - c
692 550	649 462	182 719	2 704 698	—	211 328	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc. 43
369 609	1 311 866	—	1 889 720	—	41 383	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Salz, Eisen ꝛc. 44
337 971	1 255 694	461 623	2 895 342	—	35 994	Getreide 45
721 648	1 219 483	100 291	3 317 450	54 155	—	Kohlen, Holz u. Waaren daraus, Eisen, Hüttenprodukte ꝛc. 46
9783	5448	—	824 483	6701	12 301	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Steine, Kartoffeln, Oelkuchen 47
	4 303 948	in Kol. 173c	7 218 579	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide ꝛc. 48a
	14 956 041	" " 173c	25 074 394	—	—	
in Kol. 173c	1 600 179	" " 173c	2 291 496	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter ꝛc. - b
	7 744 300	" " 173c	9 931 329	—	—	
	27 824	—	185 928	—	—	Wein, Erde, Getreide, Salz, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc. - c
	108 030	—	984 779	—	—	
5 504 453	7 983 944	3 520 515	33 325 166	in Kol. 173b	1 456 263	Baumaterialien, Blei, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide ꝛc. 49
330 300	357 910	in Kol. 173b c	1 653 989	w. n. not.	w. n. not.	Holz, Getreide, Steine, Kohlen, Torf, Eisenwaaren, Butter ꝛc. 50
in Kol. 173c	1 780 917	" " 173c	2 225 766	—	—	Gewöhnliche Handelsgüter, namentlich Kolonialwaaren, Wein ꝛc. 51
2 090 316	3 560 614	2 053 431	13 587 484	66 078	333 073	Braun- und Steinkohlen, Holz, Salz, Eisen und Eisenwaaren 52a
737 438	708 514	630 760	3 526 111	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh . . . . . - b
54 797	59 753	—	366 932	—	547	Steine, Holz, Hülsenfrüchte, Kohlen, Getreide, Spiritus ꝛc. 53
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	10 065 006*	156 380	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Bausteine ꝛc. . . 54
3 497 212	343 332		6 871 972*	—	402 773	Kohlen, Zucker, Holz, Eisen, Steine, Salz, Flachs, Oel, Glas ꝛc. 55
676 433	71 540	—	2 430 772*	—	8778	Kohlen, Coaks, Eisen und Eisenwaaren, Getränke, Holz ꝛc. 56
6 824 114	32 578	—	8 026 630	—	128 329	Kohlen, Holz, Eisenbahnschienen, Eisen ꝛc. 57a
—	—	—	1 932 106	—	102 405	Kohlen, Bau- und Nutzholz, Eisenerze und Rohzucker . . - b c
2 613 534	842 019	87 185	5 192 660*	—	455 815	Getreide, Salz, Thiere, Oelfrüchte, Eisen und Stahl . . 58
—*	—*	—	2 552 807*	—	78 268	Braunkohlen, Eisen und Holz 59
5 695 600	9 726 131	3 450 041	38 436 758*	—	2 057 267	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Holz ꝛc. 60
3 183 512	604 060	2 017 408	13 528 546	—	1 899 361	Getreide, Holz, Kohlen, Salz, Mehl, Eisenwaaren, Getränke ꝛc. . 61a
18 974*	—	—	714 271	—	103 580	Salz, Getreide, Spiritus, Tabak und Gyps . . . . . - b
—	—	—	4 308 523	—	83 912	Kohlen und Coaks, Wein, Getreide, Holz, Salz und Eisen. . 62
3 098 625	10 155 121	3 526 418	22 617 831*	72 740	1 541 124	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Tabak ꝛc. 63a
7 149 349	7 603 717	1 404 810	23 754 871*	15 479	1 566 152	Holz, Kohlen, Wein, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Wolle ꝛc. . - b
1 475 444	455 304	45 597	5 835 988*	5346	243 092	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mahlprodukte, Steine, Wolle ꝛc. - c
in Kol. 173a	1 737 840	—	32 252 184	—	8 497 766	Holzer, Getreide, Kohlen, Metalle, Mahlprodukte, Wein, Spiritus ꝛc. 64a
517 367	771 657	—	1 777 009	—	66 202	Holz und Holzwaaren, Kohlen, Cement, Manufakturwaaren ꝛc. . - b
514 288	2 088 988	—	4 517 816*	—	395 392	Mineralien u. mineralische Produkte, Getreide, Manufakturwaaren ꝛc. 65
7 165 571	862 161	—	9 392 646*	—	669 919	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte ꝛc. 66
177 510	1 216 608	1 059 863	2 994 102*	—	31 915	Kohlen, Rüben und Zucker 67
1 209 350	871 670	—	3 229 288	—	—	Kohlen, Getreide, Bauholz, Dachziegel, Eisen, Steine, Kalk 68
1 427 622	5 775 248	—	9 016 658	3 913 264	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Zucker, Kohlen, Tabak ꝛc. 69
1 812 963	1 031 881	—	11 591 810	718 510	421 557	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Zucker, Eisen ꝛc. 70a
315 599	129 585	261 047	2 931 115	1 014 644	112 148	Getreide, Rüben, Zucker, Eisenwaaren, Holz, Heringe, Schienen ꝛc. - b

Digitized by Google

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

I. Staatsbahnen.	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Locomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schütten, Feuerspritzen rc.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Karus-, Reppel- rc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	179 Gewicht. a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctnr.
1 Badische	319	in Kol. 168, 170a, 171	in Kol. 168, 170 u. 171	8947	358 154	1 466 809	4568*
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	676	—	2074*	66 726*	468 137	—	—
3 Bebra-Hanauer	1	in Kol. 177c	2919	216	2137	6870	—
4 Braunschweigische	149	386	3473	30 743	270 843	614 429	901*
5 Friedrich-Franz-E.	57	—	—	905	35 113	73 481	355
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dzbr. 66	1246 / 695	—	in Kol. 177a / " 177a	11 423* / 5992*	10 788* / 5954*	nicht notirt	1047 / nicht notirt
7 Main-Neckar	137	172	10*	1005	43 723		—
8 Main-Weser	107	1753*	15 068*	202	1381	3761	205 650*
9 Nassauische	21	151	—	780	17 647	32 754	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	6643	—	21 723	70 275	876 014	1 283 783	2964
11 Preuß. Ostbahn	815	nicht notirt	3113*	69 566*	1 007 658	1 523 042	1610
12 Saarbrücker	280	15	in Kol. 177a	10 514	125 597	193 172	1029
13 Westfälische	194	324	2000*	26 880*	41 630	349 762	836*
14 Sächsische östliche	80	603	312	701	1553	—*	501 328
15 Sächsische westliche	635	73	17	5842	3146	—*	375 359
16 Württembergische	334	—	—	5370	—	—	—
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	961	in Kol. 177c	1017	20 739	372 354	786 818	—
18 a. Gößnitz-Geraer	4	—	—	3	154	—*	16 900
b. Greiz-Brunner	3	—	—	—	28	—*	4900
19 a. Löbau-Zittauer	8	2	8	142	310	—*	31 409
b. Zittau-Reichenberger	4	2	8	7	147	—*	23 005
20 a. Oberschlesische	322	nicht notirt	2460	29 470	128 616	387 631	455
b. Breslau-Posen-Glogauer	352		2372	26 611	178 251	311 187	306
c. Stargard-Posener	256		1480	27 289	355 463	400 299	308
21 Rhein-Nahe-E.	283	444	in Kol. 177a	10 024	105 615	210 000	604
22 Wilhelms-Bahn	1224	45	—	12 622	63 485	156 935	—
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	7	—	—	2839	39 653	86 125	—
24 Alberts-Bahn	9	43	107	60*	125*	—*	29
25 Altona-Kieler	437	nicht notirt	nicht notirt	11 728	277 506	827 038	—
26 Bayerische Ostbahnen	2753	—	—	24 458	256 248	nicht notirt	—
27 Berlin-Anhaltische	105	205	5854	49 228	159 079	988 484	265
28 a. Berlin-Hamburger	342	411	1085	24 628	515 447*	1 171 456	—
b. Hamburg-Bergedorfer	81	—	—	11 077	386 815	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	147	—	—	2772	101 887	180 239	—
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	616 / 86 / 207	40 / — / —	— / — / —	7880 / 2249 / 2683	369 525 / 125 326 / 93 965	546 688 / 165 885 / 128 408	— / — / —
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	158*	—	1827*	14 763	55 759*	119 968	85
32 Frankfurt-Hanauer	18	—	1200*	5507*	28 584	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	36	—	—	411	11 249	38 572	—
34 Hessische Ludwigs-E.	2037*	—	—	18 495	229 611	nicht notirt	—
35 Homburger	26	—	—	122	746	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	177	1392	3718	36 493	375 578	737 869	632

Digitized by Google

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	177 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	177 c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück	178 Thiere. b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück	179 Gewicht a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner	179 Gewicht b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1932	7*	—*	in Kol. 178b	20 794*	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	381	399	—	6292	173 817	540 660	6208
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	—	—	—	—	3026	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	122	5	—	2262	33 033	nicht notirt	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	177	43	3424*	37 967	146 325	749 784	399
42	a. Magdeburg-Halberstädter	2290	—	—	28 089	176 836	544 788*	258
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	434	—	—	9950	55 941	131 533	—
	c. Cöthen-Wegeleberer . .	48	—	82	5855	38 454	—	—
43	Mecklenburgische	153	—	—	4221	90 416	173 307	—
44	Neisse-Brieger	13	—	419	4283	14 162	50 423	65
45	Niederschlesische Zweigbahn .	35	—	1142*	2482	134 596	96 436	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	8	—	—	196	29 610	46 228	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	35	—	—	219	3639	10 249	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	13 80	—	—	636 3135	14 625 102 079	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 60	—	—	59 553	4093 34 719	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	— 8	—	—	6 112	917 7412	—	—
49	Rheinische	323	222	1802*	30 937	70 079	651 220	972
50	Schleswigsche	91	—	—	9843	63 469	w. u. notirt	—
51	Taunus-E.	10	—	—	140	2878	w. u. notirt	—
52	a. Thüringische	378	176	3634	39 895	66 002	623 063	1025
	b. Werra-E.	443	—	in Kol. 177a	2421	28 237	134 737	518
53	Tilsit-Insterburger . . .	17	—	7	1773*	18 139	36 347	—
54	Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	2302	—
55	Böhmische Westbahn . .	49*	—	1691*	10 887*	45 929	51 423	—
56	Brünn-Rossitzer	4	—	260*	1776*	686	14 163	—
57	Buschtehrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Bubnaer . c. Pferde-Bahn .	2 — 5	— — —	— — —	2 —	2501 — 76	4474 — —	— — —
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	146*	96	1290*	7297*	366 866	750 570	66
59	Graz-Köflacher	11	—	5	26	412	784	186
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2219	5849	10 833*	85 682*	1 083 395*	2 408 767*	—
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	534 16	129 —	5604* in Kol. 177a	30 424* —	407 782 —	1 019 350 —	— —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	12	—	—	11	407	1281	52
63	a. Oesterreichische nördliche .	752*	1819	7062*	58 873*	254 548*	1 354 892	2406
	b. Oesterreichische südöstliche	1000*	316	2513*	50 135*	721 336*	2 821 962	15 340
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	259*	—	779*	23 880*	125 061*	548 969	6618
64	a. Südbahn, Oesterreichische	17 299	in Kol. 177a	in Kol. 177a	103 867	448 034	—	—
	b. Nordtiroler	1452	—	—	3806	6018	57 112	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—*	—	—	547	33 060	56 966	—
66	Theiß-Bahn	356*	—	291*	6809*	299 193	846 330*	1080
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—*	—	176	1211*	1020*	49 485	—
68	Lüttich-Maestrichter . . .	3	—	4	200	800	13 320	—
69	Niederländische Rhein-E. .	132	457	—	4620	48 774	195 192	—
70	a. Warschau-Wiener . .	512	703	293	3746*	33 071	w. u. notirt	—
	b. Warschau-Bromberger .	207	286	136	1449	21 459	w. u. notirt	—

Digitized by Google

(Forts.) **II. Personen- und**

B. Durchschnitts-

I. Staatsbahnen.	180 a. Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	180 b. Sämmtliche Personen in der II. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	180 c. Sämmtliche Personen in der III. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	180 d. Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire rc.) haben zurückgelegt Meilen.	181 Zusammen. Personenmeilen.	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt Centnermeilen.
1 Badische	548 236	4 401 247	20 665 950	—	1 070 145	26 685 378	2 663 497
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	434 196	7 840 736	17 434 471	—	2 612 988	28 322 401	1 179 912
3 Bebra-Hanauer	547	14 792	127 340	—	107 250	249 929	9234
4 Braunschweigische	233 300	1 863 889	2 817 301	3964	2 243 041	7 161 495	1 372 472
5 Friedrich-Franz-E.	15 604	178 103	349 568	—	21 713	564 988	156 130
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	832 965 / 242 005	5 459 758 / 2 744 536	11 786 045 / 5 594 631	— / —	nicht notirt / nicht notirt	18 078 768 / 8 601 172	in Kol. 184 / " 184
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	3 922 952	nicht notirt
8 Main-Weser	168 711	1 663 492	3 264 927	—	2 723 421	7 820 551	1 243 425
9 Nassauische	114 768	775 402	1 168 375	—	864 492	2 923 037	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl.Gb.	438 144	3 434 540	4 744 956	9 504 960	7 971 393	26 093 993	3 224 169
11 Preuß. Ostbahn	699 502	4 681 341	5 528 440	7 623 818	12 309 882	30 842 983	5 002 527
12 Saarbrücker	29 583	389 146	1 414 739	1 060 534	1 036 901	3 930 003	156 074
13 Westfälische	30 903	414 703	1 530 695	1 884 970	1 191 102	5 032 373	288 819
14 Sächsische östliche	57 878	1 040 121	3 342 249	—	156 164	4 596 412	599 323
15 Sächsische westliche	77 464	2 271 892	6 650 835	—	771 633	9 771 824	nicht notirt
16 Württembergische	—	—	—	—	—	17 102 604	1 651 229
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	123 585	2 337 267	5 029 016	7 197 451	1 311 230	15 998 549	645 616
18 a. Gößnitz-Geraer	843	71 152	338 143	—	9	410 147	nicht notirt
b. Greiz-Brunner	229	21 971	67 549	—	16	89 765	nicht notirt
19 a. Löbau-Zittauer	750	58 764	285 606	—	6329	351 449	37 019
b. Zittau-Reichenberger	412	31 594	173 927	—	997	206 930	10 063
20 a. Oberschlesische	81 301	1 045 017	1 775 270	2 977 915	3 189 170	9 068 673	637 241*
b. Breslau-Posen-Glogauer	40 632	522 917	1 596 807	832 757	4 873 329	7 866 442	469 043*
c. Stargard-Posener	22 928	329 719	773 531	814 348	2 310 096	4 250 622	361 423*
21 Rhein-Nahe-E.	47 531	390 591	1 113 506	503 849	1 422 071	3 477 548	158 967
22 Wilhelms-Bahn	9584	134 380	248 961	723 523	916 329	2 032 777	83 601
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	44 152	188 366	647 699	—	71 034	951 251	70 786
24 Alberts-Bahn	2084	94 381	302 519	302 393	30 594	731 971	16 246
25 Altona-Kieler	32 904	780 353	3 731 095	—	—*	4 544 352	582 157
26 Bayerische Ostbahnen	90 051*	1 862 814	7 556 040	—	1 509 693	11 018 598*	694 248
27 Berlin-Anhaltische	151 452	2 101 775	4 691 133	—	4 324 271	11 268 631	1 575 940
28 a. Berlin-Hamburger	169 742	2 256 429	2 875 565	3 229 434	1 460 804	9 991 974	1 824 452
b. Hamburg-Bergedorfer	11 280	237 752	417 642	220 700	—	888 074	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	252 865	2 033 151	2 805 316	2 663 514	2 686 960	10 441 716	1 250 944
30 Berlin-Stettiner { a Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	42 952 / 5127 / 19 639	1 103 905 / 256 568 / 452 954	2 183 224 / 601 418 / 1 176 741	2 875 652 / 900 102 / 1 407 836	2 144 267 / 1 276 319 / 849 542	8 350 000 / 3 039 534 / 3 906 712	815 512 / 241 744 / 402 525
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	29 234	428 798	1 086 357	1 403 943	3 022 390	5 970 722	371 398
32 Frankfurt-Hanauer	18 200	406 282	763 864	—	252 765	1 441 111	98 040
33 Glückstadt-Elmshorner	914	44 481	376 813	—	—*	422 208	38 145
34 Hessische Ludwigs-E.	174 930	1 936 101	4 018 825	—	1 452 167	7 612 023	nicht notirt
35 Homburger	61 091	327 087	673 408	—	10 484	1 072 070	37 005
36 Köln-Mindener (u Gießener)	503 795	3 775 425	3 642 990	8 812 951	5 944 567	22 677 728	3 625 508

Digitized by Google

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.	
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Bangüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 rc.)	
haben zurückgelegt									
Meilen.		Meilen			Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 752 844	—	62 321 851	164 317 645	in Kol. 183d	232 392 340	25 273 870	47 835	9 011 546	1
—	—	—	—	—	643 379 460	in Kol. 184	—	—	2
34 360	—	193 055	485 658	426 794	1 141 867	204 408	179 386	25 669	3
3 166 987	—	36 311 934	207 583 279	in Kol. 183d	247 062 200	6 034 792	2 338 302	5 623 813	4
65 134	—	1 602 349	3 828 174	746 992	6 242 649	181 322	3497	437 675	5
—	—	—	—	—	622 028 060*	—	nicht netirt	nicht netirt	6
—	—	—	—	—	298 841 895*	—			
—	—	—	—	—	32 687 668	—			7
2 848 718	—	18 843 738	67 939 843	15 535 773	105 168 072	920 987	13 029 000	2 396 064	8
274 160	—	4 690 230	77 862 010	8 638 132	91 464 532	1 045 186	—	—	9
8 592 802	150 147	64 943 221	355 825 989	446 829 365	876 341 524	40 469 224	4 555 087	23 860 660	10
6 452 203	3138	50 064 563	223 295 170	7 293 209	287 108 283	37 719 494	3 083 404	47 131 923	11
259 790	—	1 608 251	57 695 804	122 708 204	182 272 049	5 770 271	36 351	891 225	12
1 468 421	37 024	13 717 870	66 519 235	87 207 627	168 950 177	5 279 377	624 620	3 684 427	13
1 778 562	—	16 759 247	102 819 573	in Kol. 183d	121 357 382	180 766	nicht netirt	nicht netirt	14
4 773 232	—	39 945 935	354 891 907	" " 183d	399 611 074	5 539 741	nicht netirt	nicht netirt	15
—	—	—	—	—	272 132 775	—	—	—	16
3 485 436	748 002	35 792 655	265 519 059	324 046 942	629 592 094	38 118 264	14 387*	5 727 617	17
63 775	—	572 388	4 896 729	in Kolonne 183d	5 532 892	—	—		18a
19 622	—	133 286	640 155		793 063	—			- b
154 337	—	1 149 274	9 668 301		10 971 912	50 357	nicht netirt	nicht netirt	19a
72 777	—	1 493 063	5 603 856		7 169 696	—			- b
1 109 334	—	8 218 501	187 245 186	470 936 894	667 509 915	27 375 826*	847 840	4 811 888	20a
1 033 088	—	4 786 455	70 119 378	68 629 245	141 568 166	6 708 650*	1 566 545	4 984 882	- b
751 630	—	4 711 053	52 593 615	20 004 804	78 061 102	2 375 051*	538 273	4 177 026	- c
521 722	—	2 762 090	56 585 833	38 366 802	98 236 447	3 170 437	76 250	1 591 504	21
181 410	—	2 852 161	19 874 043	38 949 842	61 857 456	1 684 613	178 626	1 038 898	22
273 761	346	1 277 867	15 523 919	2 865 219	19 941 112	347 884	640	436 506	23
15 809	24 641	194 903	2 471 839	10 686 258	13 393 450	4600	—*	—*	24
1 033 164*	—	12 005 447*	29 215 227	in Kol. 183d	42 253 838	3 493 023	84 850	4 961 275	25
—	—	—	—	—	300 973 498	—	—	—	26
4 405 584	263 577	35 572 724	94 516 867	38 052 375	172 811 127	5 014 485	9 397 150	14 201 474	27
5 128 690	—	95 404 722	96 860 783	2 651 115	200 045 310	6 782 842	26 854*	27 178 325	28a
364 080	—	5 729 805	7 040 841	198 024	13 352 733	—	—	—	- b
3 379 906	—	61 316 112	43 366 251	18 835 726	126 897 995	—	48 320	3 103 492	29
1 575 238	231 942	6 861 960	64 615 603	623 381	73 908 127	1 244 104	176 448	8 526 202	30a
279 029	73 726	1 508 346	13 332 955	891 263	16 085 319	550 147	29 024	1 853 612	- b
525 980	92 877	1 799 714	14 100 985	992 268	17 511 824	1 501 287	58 501	1 643 673	- c
919 184	-	4 938 674	41 032 484	98 986 656	145 876 998	3 575 123	163 024	1 805 746	31
267 874	84 376	1 954 228	11 589 496	in Kolonne 183d	13 895 974	nicht netirt	63	137 300	32
42 483	—	1 063 398	1 675 544		2 781 425	140 592	1125	149 578	33
2 062 836	—	10 034 068	104 732 420		116 829 324	in Kol. 183d	nicht netirt	nicht netirt	34
19 781	10 660	64 086	562 032		656 559	48 950	—	—	35
7 777 387	—	52 120 657	326 298 919	659 715 702	1 045 912 895	26 094 913	945 096*	4 614 355	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	180 (Forts.) II. Personen- und B. Durchschnitts-					181	182
		a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire rc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		Sämmtliche Personen in der haben zurückgelegt Meilen.				Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	**3 076 264**	nicht netirt
38	Leipzig-Dresdener	103 908	1 538 374	4 520 159	—	215 850	**6 378 291**	nicht netirt
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4657	149 000	544 877	—	—	**698 544**	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	28 364	474 828	1 356 111	—	nicht netirt	**1 859 303**	nicht netirt
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	41 215	899 678	3 127 555	316 440	2 297 013	**6 681 901**	867 640
42	a. Magdeburg-Halberstädter	61 043	741 689	1 638 225	627 815	1 045 108	**4 113 880**	508 605
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 130	282 750	643 643	502 607	559 452	**1 998 582**	158 685
	c. Cöthen-Wegeleben	2866	112 750	495 441	329 605	176 143	**1 116 805**	—
43	Mecklenburgische	40 678	687 310	1 269 013	—	164 641	**2 161 642**	577 855
44	Neisse-Brieger	5501	78 526	177 399	377 490	419 304	**1 058 220**	87 433
45	Niederschlesische Zweigbahn	5541	102 250	263 449	420 696	578 420	**1 370 356**	96 346
46	Oppeln-Tarnowitzer	3080	27 418	89 909	199 601	27 792	**347 800**	20 207
47	Ostpreußische Südbahn	2160	72 966	206 742	365 314	62 886	**710 068**	32 858
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	13 126 / 37 146	249 954 / 1 005 580	704 788 / 2 948 528	— / —	nicht netirt	1 006 768 / **3 991 254**	68 209 / 257 410
	b. Pfälzische Maximiliansb.	5204 / 14 500	106 930 / 294 833	222 994 / 846 180	— / —		335 058 / **1 155 513**	24 143 / 84 446
	c. Neustadt-Dürkheimer	647 / 1035	20 618 / 61 665	78 268 / 231 619	— / —		99 733 / **294 319**	2824 / 8279
49	Rheinische	1 605 834	5 464 019	7 857 454	451 756	5 000 915	**20 379 978**	2 580 770
50	Schleswigsche	7909	210 270	1 365 983	—	—*	**1 584 160**	250 877
51	Taunus-E.	82 380	650 090	1 572 085	—	—	**2 304 555**	120 284
52	a. Thüringische	121 029	1 881 659	4 278 789	—	3 987 642	**10 269 119**	1 333 522
	b. Werra-E.	10 224	310 559	1 117 867	—	389 813	**1 828 463**	212 554
53	Tilsit-Insterburger	2039	59 511	123 264	264 021	70 924	**519 759**	49 604
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	**218 309**	—
55	Böhmische Westbahn	37 145	263 200	1 006 377	—	1 309 621	**2 616 343**	748 069
56	Brünn-Rossitzer	955	16 129	87 408	—	17 221	**121 713**	4275
57	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	444	8068	50 292	6609	—	**65 413**	4254
	Buschtěhrader: b. Prag-Bejhybka, c. Pferde-Bahn	1122	17 931	105 595	88 509	1749	**214 906**	6944
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	74 580	632 479	2 140 339	—	5 772 328	**8 619 726**	668 120
59	Graz-Köflacher	534	21 851	238 704	—	7219	**268 308**	6213
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	392 699	2 423 454	7 187 600	—	24 601 006	**34 604 759**	4 046 696
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	373 963	2 152 379	3 859 202	—	8 847 751	**15 233 295**	1 282 155
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	—	41 211	137 605	—	22 177	**200 993**	32 192
62	Mohacs-Fünfkirchener	3000	58 272	91 028	—	106 414	**258 714**	22 114
63	a. Oesterreichische nördliche	214 974	1 391 675	4 124 596	—	13 258 413	**18 989 658**	1 984 411
	b. Oesterreichische südöstliche	452 318	2 833 752	4 472 925	—	14 213 243	**21 972 238**	1 801 493
	c. Wien-Neu-Szönyer	37 358	309 942	903 574	—	2 638 128	**3 889 002**	194 192
64	a. Südbahn, Oesterreichische	944 299	4 454 386	12 052 967	—	59 431 387	**76 883 039**	—
	b. Nordtiroler	10 883	99 063	550 366	—	1 168 599	**1 828 911**	73 647
65	Süd-Norddeutsche	5928	107 365	545 624	607 345	622 444	**1 888 706**	115 995
66	Theiß-Bahn	198 719	1 123 957	2 004 741	—	8 099 232	**11 336 649**	1 110 589
67	Turnau-Kralup-Prager	8987	78 698	346 921	280 904	105 506	**821 016**	in Kol. 184
68	Lüttich-Maestrichter	46 458	142 280	658 234	—	3011	**849 983**	—
69	Niederländische Rhein-E.	736 072	1 726 649	2 688 278	—	1 426 084	**6 577 083**	694 052
70	a. Warschau-Wiener	174 295	1 168 296	2 424 665	3 178 073	1 024 853	**7 970 182**	nicht netirt
	b. Warschau-Bromberger	52 787	344 163	521 101	680 076	323 440	**1 921 567**	nicht netirt

Digitized by Google

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Betriebsdienst- und Baugüter	b. Fahrzeuge (Kol. 177)	c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Eilgüter	Postgüter	haben zurückgelegt							
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
1 573 964	—	12 685 075	65 588 313	in Kol. 183d	79 847 352	nicht netirt	—	—	37
2 925 260	793 466	21 332 741	71 226 472	27 842 094	124 120 033	—	1 192 194	5 101 295	38
—	—	—	—	59 178	59 178	7665	—	—	39
—	—	—	—	—	23 659 158	—	—	—	40
3 940 671	152 390	25 783 436	79 457 121	26 638 354	135 971 972	—	681 178	7 884 082	41
1 709 479	—	29 305 147	26 252 284	24 366 567	81 633 477	—	228 755	2 669 294	42a
1 308 746	43 657	12 160 007	19 910 841	2 372 531	35 795 782	1 003 443	26 413	1 526 663	- b
178 019	22 807	829 840	3 816 860	7 200 417	12 047 943	—	nicht netirt	nicht netirt	- c
417 711	—	7 131 198	13 080 669	in Kol. 183d	20 629 378	1 122 863	—	1 046 348	43
105 364	—	329 515	4 638 665	4 788 812	9 862 356	231 373	52 776	253 341	44
383 052	3600	1 802 484	13 867 017	2 248 705	18 304 858	180 742	216 872	730 567	45
29 726	2774	826 941	12 059 854	6 181 210	19 100 505	324 930	432	457 780	46
73 538	16 317	382 995	4 126 409	64 668	4 663 927	139 213	5049	52 170	47
243 303	—	1 058 490	14 498 976	34 381 851	50 372 820	—	nicht netirt	nicht netirt	48a
885 274	—	3 235 313	77 494 819	111 023 158	192 638 564	—	" "	" "	
67 581	—	238 117	4 370 304	6 330 130	11 006 132	—	" "	" "	- b
223 091	—	840 030	17 746 003	34 022 903	52 832 027	—	" "	" "	
4167	—	5371	204 351	122 193	336 077	—	—	" "	- c
14 418	—	19 866	739 785	473 566	1 247 635	—	nicht netirt	" "	
4 078 074	1 229 369	20 078 431	141 339 244	112 873 920	279 599 038	9 101 876	310 250	5 768 037	49
266 558*	—*	4 399 746*	9 181 493	in Kol. 183d	13 847 797	w. nicht netirt	nicht netirt	nicht netirt	50
—	—	—	—	—	9 614 009	—	nicht netirt	nicht netirt	51
4 252 608	158 966	30 452 622	111 794 225	in Kol. 183d	146 658 421	3 866 534	1 975 392	8 202 022	52a
762 829	—	8 035 813	30 544 647	" " 183d	39 343 289	—	199 108	1 367 504	- b
20 648	25 401	250 998	1 498 363	175 757	1 971 167	3196	1586	259 826	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
183 215	—	37 322 923	in Kol. 183c	40 520 774	78 026 912	2 649 021	in Kol. 183c	in Kol. 183c	55
—	—	40 440	944 411	6 259 764	7 244 615	nicht netirt	" " 183d	" " 183d	56
2739	25	202 489	101 530	22 159 907	22 466 690	320 795	—	—	57a
2057	61	128 428	947 271	6 901 164	7 978 981	221 785	—	—	- bc
362 114	—	in Kol. 183d	128 932 549	in Kol. 183d	129 294 663	w. nicht netirt	nicht netirt	nicht netirt	58
4706	—	227 129	1 809 298	10 532 741	12 573 874	381 286	in Kol. 183c	in Kol. 183c	59
4 473 119	—	74 855 109	389 638 276	272 229 813	741 196 317	40 588 916	" " 183c	" " 183c	60
4 985 129	—	in Kol. 183d	306 224 478	11 818 362	323 027 969	18 807 397	in Kol. 182 u. 183	in Kol. 182 u. 183	61a
17 936	—	11 215 557	in Kol. 183c	—	11 233 493	806 962	in Kol. 183c	—	- b
9047	—	1 266 156	487 590	32 178 430	33 941 223	264 878	1116	6813	62
4 092 771	—	124 862 197	143 658 658*	83 910 359	356 523 985	24 405 335	—*	—*	63a
2 237 889	—	112 759 654	480 712 209*	29 085 280	624 795 032	55 965 343	—*	—*	- b
835 021	—	10 912 521	66 927 263*	971 624	79 646 429	2 311 563	—*	—*	- c
10 337 403	—	135 492 589	992 560 083	in Kol. 183d	1 138 390 075	—	710 912	11 275 399	64a
173 132	—	3 809 386	8 437 536	1 181 945	13 601 999	413 689	14 174	33 321	- b
220 790	—	in Kol. 183d	38 889 249	in Kol. 183d	39 110 039	nicht netirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
510 801	—	11 552 818	145 205 545	201 533	157 470 697	8 150 739	508 200	14 386 099	66
—	—	—	—	—	21 835 861	178 549	in Kol. 184	in Kol. 184	67
46 348	—	763 586	3 785 991	in Kol. 183d	4 595 925	—	—	—	68
4 089 416	—	5 836 090	42 427 224	66 084 260	118 436 990	21 082 796	587 871	1 656 658	69
225 648	—	7 511 911	73 989 327	159 661 641	241 388 527	5 135 641	nicht netirt	nicht netirt	70a
51 839	—	2 451 901	15 716 141	13 426 655	31 646 536	5 510 012	nicht netirt	nicht netirt	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	186				187	188						189
		(Forts.) II. Personen- und (Forts.) B. Durchschnitts-											
		Durchschnittlich haben durchfahren:											
		a. jede Person in der I. Klasse	b. jede Person in der II. Klasse	c. jede Person in der III. Klasse	d. jede Person in der IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a.	b.	c. jeder Zoll-Centner Eilgut	Postgut	d. Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. sperr. Gut)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebs-dienst- und Baugut	jeder Ztr. Centner Gut (Kol. 174 über-haupt
		Meilen.				Meilen.	Meilen.	Meilen.								Meilen.
1	Badische	8,0	4,95	3,89	—	11,59	4,19	11,0	—	10,90	9,03	in Kol. 188d		14,40		9,51
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	13,40	8,48	3,89	—	12,87	5,02	—	—	—	—	—		—		15,60
3	Bebra-Hanauer	2,41	2,01	2,10	—	4,20	3,11	3,0	—	3,12	3,00	2,11		4,0		3,31
4	Braunschweigische	4,58	4,59	4,37	0,30	10,35	5,38	10,21	—	10,26	8,96	in Kol. 188d		3,01		9,11
5	Friedrich-Franz-E.	6,06	5,04	4,02	—	5,18	4,29	6,53	—	7,77	6,93	5,57		4,63		6,92
6	Hannover (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	6,42	7,73	6,06	—	—	7,10	—	—	—	—	—		—		12,73
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	10,09	9,70	5,01	—	—	6,81	—	—	—	—	—		—		12,72
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,49	—	—	—	—	—		—		7,73
8	Main-Weser	16,91	13,15	5,19	—	15,57	8,23	18,02	—	18,66	12,35	7,14		3,27		11,89
9	Nassauische	4,20	3,47	1,46	—	4,27	2,59	5,31	—	6,35	9,74	7,13		6,83		9,10
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	13,08	14,64	8,01	6,71	20,40	9,83	20,21	15,79	21,79	21,40	34,61		20,30		26,66
11	Preuß. Ostbahn	41,09	15,84	9,0	8,48	26,10	13,12	36,14	6,13	31,88	22,01	4,30		23,83		21,08
12	Saarbrücker	4,46	3,37	2,29	2,56	8,58	3,03	4,37	—	5,44	5,64	2,84		3,66		3,38
13	Westfälische	6,42	5,96	4,78	4,83	12,41	5,74	11,20	5,92	10,40	8,80	10,62		3,11		9,41
14	Sächsische östliche	6,38	4,81	3,43	—	6,11	3,75	9,40	—	9,50	6,30	in Kol. 188d		0,05		6,61
15	Sächsische westliche	8,54	5,91	3,71	—	13,40	4,26	12,65	—	13,41	9,76	" " 188d		4,14		10,06
16	Württembergische	—	—	—	—	—	3,14	—	—	—	—	—		—		11,51
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
17	Bergisch-Märkische	3,89	2,81	2,46	2,37	5,93	2,61	7,55	3,79	7,08	6,95	5,17		3,39		5,66
18	a. Gößnitz-Geraer	3,73	2,75	2,23	—	4,50	2,30	3,71	—	4,0	3,46			—		3,87
	b. Greiz-Brunner	1,59	1,45	1,33	—	1,60	1,35	1,59	—	1,58	1,52			—		1,53
19	a. Löbau-Zittauer	4,14	3,26	2,41	—	3,62	2,54	4,30	—	2,01	4,46			0,54		3,95
	b. Zittau-Reichenberger	2,92	2,78	2,11	—	2,14	2,19	3,47	—	3,51	3,33			—		3,37
20	a. Oberschlesische	8,93	6,83	4,89	5,20	11,66	6,62	11,42	—	14,45	13,40	16,79		10,71		15,64
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8,56	9,04	6,65	6,35	16,11	10,68	14,35	—	15,58	14,45	19,89		15,07		16,36
	c. Stargard-Posener	8,50	8,67	7,50	6,28	12,05	9,13	11,78	—	12,23	11,42	13,97		5,0		14,22
21	Rhein-Nahe-E.	5,49	5,14	2,97	2,66	12,36	4,55	9,60	—	11,34	10,20	14,35		4,11		11,19
22	Wilhelms-Bahn	5,14	4,19	3,37	3,15	6,76	4,30	6,70	—	6,34	6,91	8,36		7,51		7,72
	b) in Privatverwaltung.															
23	Aachen-Mastrichter	3,35	2,74	2,25	—	3,30	2,43	3,31	4,49	3,18	4,89	1,06		3,73		3,93
24	Alberts-Bahn	1,95	1,67	1,51	1,23	1,97	1,41	1,91	1,40	1,85	1,76	1,81		1,0		1,80
25	Altona-Kieler	7,42	4,63	3,84	—	—	4,01	10,19*	—	9,96*	7,72	in Kol. 188d		7,77		8,46
26	Bayerische Ostbahnen	18,7	8,7	4,4	—	15,0	5,5	—	—	—	—	—		—		17,15
27	Berlin-Anhaltische	17,93	12,03	6,46	—	12,39	8,76	16,41	13,15	17,93	13,95	7,66		10,47		12,34
28	a. Berlin-Hamburger	13,59	9,38	5,04	7,40	13,82	7,32	20,54	—	22,55	19,79	5,19		12,39		20,23
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—		—		2,00
29	Berlin Potsdam-Magdebrg.	8,36	8,98	5,95	4,88	11,85	6,96	13,41	—	16,34	15,42	13,23		—		15,41
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10,62	9,89	7,13	6,87	11,49	8,20	11,72	11,36	11,99	9,47	8,49		1,56		9,69
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10,46	8,53	6,52	5,52	13,84	8,04	12,74	11,45	13,70	9,47	11,59		2,65		9,97
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	10,81	8,23	5,89	4,96	11,18	6,27	12,25	10,69	12,84	8,17	9,44		1,94		8,86
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,07	7,61	5,55	4,61	5,80	5,52	8,32	—	7,96	6,93	7,47		5,63		7,58
32	Frankfurt-Hanauer	3,70	2,90	2,23	—	3,59	2,58	4,58	2,64	4,55	4,43			—		4,43
33	Glückstadt-Elmshorner	3,76	3,09	2,65	—	—	2,69	3,38	—	4,09	3,14			2,25		3,45
34	Hessische Ludwigs-E.	7,04	4,88	3,14	—	6,90	3,95	7,37	—	8,59	7,65			—		7,64
35	Homburger	2,15	2,02	2,16	—	2,38	2,12	2,02	2,50	2,12	1,98	in Kolonne 188d		2,50		2,0
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	15,09	8,62	4,66	3,38	15,11	5,33	17,62	—	13,88	8,87	8,41		11,43		8,76

Digitized by Google

190	191	192				193	194				195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:											
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair 2c. (ohne Unterschied der Klasse)	für jede Person	a. für jeden Eilgut	b. für jeden Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und Sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klassen (mit Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Zoll-Centner Gut (cf. 174) überhaupt	
Personenmeilen	Centnermeilen	d. einz. Bahn. aeg. einand.		Sgr.				Sgr.		Pfge.				Pfge.		
330 267	2 876 143	33,6	288	6,90	4,06	1,50	—	1,62	2,04	9,36	—	in Kol. 1944	3,11	in Kol. 1944	3,77	1
134 532	3 057 007	13,5	306	6,36	3,90	2,59	—	3,12	3,04	—	—	—	—	—	3,45	2
33 224	132 249	3,3	15	6,80	4,20	2,80	—	1,88	2,41	14,80	—	7,85	5,0	3,31	5,15	3
207 459	7 157 074	20,7	716	i. R. 1926	i. R. 1926	3,47	i. R. 1926	1,41	2,82	10,58	—	4,41	1,99	in Kol. 1944	2,49	4
48 372	534 473	4,8	53	6,59	4,62	3,25	—	2,41	3,81	10,97	—	5,22	3,18	1,77	3,60	5
150 732	5 186 160	15,1	519	6,50	4,50	3,10	—	—	3,49	—	—	—	—	—	2,43	6
71 713	2 491 393	7,8	249	6,49	4,48	2,92	—	—	3,33	—	—	—	—	—	2,35	
337 603	2 813 052	33,8	281	—	—	—	—	—	2,88	—	—	—	—	—	4,04	7
294 006	3 953 687	29,4	395	7,04	4,49	2,56	—	1,62	2,74	10,73	—	5,06	3,03	1,52	3,38	8
116 549	3 646 911	11,7	365	5,38	3,34	3,05	—	1,36	2,78	10,0	—	4,23	1,69	1,78	1,85	9
408 414	13 716 197	40,8	1372	6,46	4,77	3,0	1,32	1,16	2,20	9,80	10,19	4,97	2,27	1,05	1,92	10
280 468	2 610 787	28,0	261	6,46	4,85	2,98	1,36	1,19	2,78	9,64	12,44	5,41	2,44	1,90	3,11	11
202 161	9 376 134	20,2	938	5,98	3,79	2,55	1,43	1,25	2,05	12,22	—	5,89	2,64	2,16	2,17	12
151 723	5 073 579	15,2	507	6,50	4,50	3,0	1,50	1,0	2,0	10,0	12,0	5,0	2,50	1,64	2,23	13
178 710	4 718 405	17,9	472	4,63	3,49	2,33	—	1,50	2,74	12,45	—	5,96	2,83	in Kol. 1944	3,46	14
141 970	5 805 769	14,2	581	5,24	3,51	2,56	—	1,56	2,73	12,01	—	5,60	2,49	" " 1944	2,83	15
228 461	3 635 222	22,8	364	7,52	4,18	2,28	—	1,45	2,63	—	—	—	—	—	3,22	16
235 273*	9 026 410	23,5	903	5,76	4,27	3,09	1,83	1,30	2,58	11,51	11,21	5,57	2,41	2,16	2,46	17
88 776	1 197 596	8,9	120	5,91	3,40	2,35	—	1,67	2,54	12,34	—	7,29	3,22		3,75	18a
66 004	583 135	6,6	58	6,42	3,66	2,77	—	1,66	3,0	23,08	—	11,0	5,10	in Kolonne 19d	6,52	- b
77 927	2 432 796	7,8	243	4,96	3,69	2,67	—	1,48	2,82	12,80	—	8,18	2,07		2,86	19a
58 290	2 019 633	5,8	202	7,14	4,16	2,62	—	1,17	2,56	15,83	—	4 37	2,78		3,24	- b
286 530*	19 598 060	28,7	1960	5,94	4,79	2,83	1,58	1,08	2,08	11,63	—	6,63	2,42	1,51	1,85	20a
282 559	5 192 822	28,2	519	6,05	4,46	2,92	1,57	1,20	1,85	9,23	—	6,27	2,44	1,17	2,24	- b
187 831	3 449 452	18,8	345	6,13	4,66	3,10	1,60	1,17	1,90	8 62	—	5,55	2,63	1,04	2,46	- c
217 347	6 139 778	21,7	614	6,17	3,92	2,50	1,42	1,25	2,04	10,61	—	4 92	1,82	1,29	1,74	21
86 649	2 500 301	8,7	250	6,13	4,58	2,87	1,62	1,11	1,76	13,28	—	6,40	2,90	2,04	2,35	22
76 714	1 608 154	7,7	161	5,42	4,25	2,58	—	1,33	3,02	15,04	182,00	4,54	2,35	3,57	2,46	23
365 985*	2 621 027	36,6	262	5,35	3,83	2,73	1,52	2,89	2,39	24,21	8,31	11,78	5,73	4,12	4,55	24
174 514	1 622 651	17,5	162	—	—	—	—	—	2,749	11,04*	—	5,49*	2,28	in Kol. 1944	3,13	25
135 530	3 702 011	13,6	370	5,66	3,72	2,33	—	4,97*	2,26	—	—	—	—	—	2,715	26
229 303	3 516 495	22,9	352	7,01	4,58	3,24	—	1,54	2,89	12,64	12,84	5,91	3,31	1,78	3,76	27
251 560	5 036 387	25,2	504	6,96	4,94	3,0	1,66	1,68	2,88	9,67	—	3,61	2,48	1,45	3,19	28a
424 916	6 385 896	42,5	639	—	—	—	—	—	2,92	—	—	—	—	—	2,886	- b
534 378	6 494 268	53,4	649	7,14	4,69	3,10	1,67	2,22	2,91	9,13	—	4,41	2,42	1,24	3,39	29
371 276	3 286 266	37,1	329	7,26	4,91	2,86	1,68	1,78	2,64	12,47	13,04	6,52	3,03	2,95	3,59	30a
133 313	705 496	13,3	71	6,47	4,41	2,96	1,70	2,10	2,39	12,23	13,02	6,45	3,12	2,50	3,41	- b
128 215	574 723	12,8	57	6,15	4,35	2,66	1,58	1,64	2,26	9,24	13,02	5,81	3,04	3,0	3,36	- c
260 787	6 371 566	26,1	637	5,94	3,82	2,88	1,71	1,57	2,05	12,27	—	6,52	2,72	2,04	2,44	31
263 940	2 545 050	26,4	255	6,09	3,98	2,69	—	3,76*	3,32*	9,72	10,22	6,64	3,0		3,69	32
93 824	618 091	9,4	62	6,24	4,11	2,78	—	—	2,92	13,40	—	4,18	2,29		3,15	33
312 096	4 790 050	31,2	479	6,97	3,13	1,97	—	1,56	2,29	9,50	—	5,14	2,44	in Kolonne 19d	2,79	34
444 842	272 431	44,4	27	7,62	4,29	1,47	—	1,51	2,94	22,06	6,85	15,74	4,91		6,44	35
329 439*	15 180 159*	32,9	1518	7,07	4,57	3,07	1,57	1,71	2,49	10,01	—	5,23	2,47	1,61	2,19	36

Digitized by Google

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	186				187		188						189
		(Forts.) **II. Personen- und** (Forts.) **B. Durchschnitts-**												
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
		a. jede I. Klasse Meilen.	b. Person in der II. Klasse Meilen.	c. III. Klasse Meilen.	d. IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. Eilgut Meilen.	b. Paßgut	c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und Sperr. Gut) Meilen.	d. Frachtgut d. ermäßigten Klassen (excl. Kohlen) Meilen.	e. Kohlen und Coaks Meilen.	f. Betriebsdienst- und Baugut Meilen.	jeder Zoll-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt Meilen.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	6,72	10,52	—	10,68	11,63	in Kol. 188d	—	11,44
38	Leipz.-g.-Dresdener	8,45	6,99	4,99	—	7,57	5,47	10,12	10,07	9,16	7,95	8,22	—	8,25
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,40	0,72	0,40	—	—	0,78	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,63	4,89	3,89	—	—	4,12	—	—	—	—	—	—	7,19
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,41	7,32	4,27	2,88	10,14	5,58	11,28	8,50	11,38	8,0	2,40	—	5,93
42	a. Magdeburg-Halberstädter	5,36	4,79	3,41	2,42	4,89	3,80	4,96	—	4,78	5,18	4,52	—	4,77
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10,61	8,19	4,43	4,59	9,92	5,77	9,96	8,43	13,75	13,60	5,16	10,92	10,52
	c. Cöthen-Wegelebener	4,23	3,81	3,34	2,21	4,05	3,07	3,68	3,92	4,21	3,07	2,67	—	2,86
43	Mecklenburgische	7,39	6,43	5,57	—	6,32	5,91	8,5	—	9,7	6,81	in Kol. 188d	5,31	7,67
44	Neisse-Brieger	4,97	5,04	4,49	3,69	5,50	4,51	5,93	—	5,88	5,56	5,13	5,59	5,22
45	Niederschlesische Zweigbahn	6,26	6,09	4,30	5,22	6,80	5,92	7,30	6,0	7,26	6,67	4,32	5,22	6,22
46	Oppeln-Tarnowitzer	5,92	5,59	4,43	3,73	7,01	4,18	7,30	6,40	6,80	5,90	5,40	6,0	5,76
47	Ostpreußische Südbahn	4,81	4,12	3,31	3,40	5,82	3,58	5,94	6,28	5,77	5,62	5,44	7,28	5,66
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6,31	3,37	2,67	—	—	2,85	6,36	—	5,35	4,23	2,30	—	6,07
		5,20	3,31	2,72	—	—	2,46	5,92	—	6,0	6,44	8,09	—	7,66
	b. Pfälzische Maximiliansb.	6,36	3,48	2,15	—	—	2,73	4,81	—	6,10	5,23	4,23	—	4,80
		4,93	2,74	2,33	—	—	2,49	4,85	—	5,92	5,79	5,69	—	5,32
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,0	1,16	1,13	—	—	1,71	1,41	—	1,32	1,15	3,02	—	1,40
		1,80	1,63	1,69	—	—	1,67	1,44	—	1,42	1,02	2,01	—	1,26
49	Rheinische	6,41	4,77	3,44	2,32	10,68	4,77	10,57	8,30	10,25	8,25	8,18	6,22	8,30
50	Schleswigsche	7,02	6,72	5,10	—	—	5,58	8,96*	—	10,91*	7,52	in Kol. 188d	—	8,22
51	Taunus-E.	3,74	2,63	2,12	—	—	2,27	—	—	—	—	—	—	4,32
52	a. Thüringische	16,22	8,22	4,21	—	12,54	6,64	13,18	10,41	14,15	10,08	in Kol. 188d	9,69	10,76
	b. Werra²E.	8,44	5,22	3,48	—	8,12	4,22	10,42	—	12,67	10,44	" " 188d	—	11,16
53	Tilsit-Insterburger	6,66	6,44	5,70	4,28	6,72	5,74	6,64	6,82	6,50	5,07	6,77	5,84	5,35
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,804	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn	11,19	7,95	7,18	—	15,13	10,24	16,68	—	13,41	in Kol. 188c	9,24	6,57	11,35
56	Brünn-Rossitzer	2,69	2,70	2,67	—	1,47	2,46	—	—	2,70	1,99	3,22	—	2,94
57	Buschtěh. a. Kralup-Kladno	2,0	1,98	1,92	1,80	—	1,91	4,14	2,50	2,94	2,12	2,82	2,50	2,80
	rader b. Prag-Bejhybka c. Pferde-Bahn	2,76	3,63	3,26	2,79	3,02	3,07	4,52	3,0	2,94	5,88	3,99	2,17	4,13
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,91	15,13	10,90	—	31,77	20,41	24,72	—	in Kol. 188d	24,90	in Kol. 188d	—	24,90
59	Graz-Köflacher	4,24	3,81	2,72	—	1,99	2,76	3,33	—	2,92	4,21	5,12	4,87	4,92
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	12,37	11,0	8,26	—	18,49	14,10	17,79	—	21,33	16,45	24,78	19,74	19,29
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	20,91	15,16	5,80	—	13,62	10,34	21,31	—	in Kol. 188d	23,50	10,24	9,90	22,30
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	14,84	6,40	—	4,35	6,44	15,92	—	15,71	in Kol. 188c	—	7,81	15,72
62	Mohacs-Fünfkirchener	6,0	5,68	4,76	—	6,64	5,44	6,70	—	6,70	6,29	7,99	3,16	7,84
63	a. Oesterreichische nördliche	20,08	14,85	8,05	—	15,32	12,82	22,65	—	14,20	34,84	8,82	15,12	15,76
	b. Oesterreichische südöstliche	18,71	15,74	11,76	—	17,03	15,49	25,50	—	25,24	27,12	16,63	35,26	26,30
	c. Wien-Neu-Szönyer	11,22	8,63	6,56	—	11,96	9,81	11,32	—	10,81	14,52	7,11	9,34	13,65
64	a. Südbahn, Oesterreichische	13,45	7,47	4,99	—	35,44	16,13	29,26	—	29,19	38,09	in Kol. 188d	—	35,30
	b. Nordtiroler	7,24	4,24	2,93	—	7,95	5,09	7,80	—	7,20	7,93	7,0	6,25	7,65
65	Süd-Norddeutsche	6,0	5,01	5,27	3,60	5,76	4,69	9,92	—	in Kol. 188d	8,65	in Kol. 188d	—	8,66
66	Theiß-Bahn	17,03	13,32	10,07	—	26,29	18,96	19,74	—	21,02	17,88	18,26	12,17	18,32
67	Turnau-Kralup-Prager	6,24	6,69	5,21	4,14	4,02	4,72	—	—	—	—	—	5,59	7,24
68	Lüttich-Maastrichter	2,41	2,21	1,42	—	0,70	1,30	2,04	—	3,34	1,26	in Kol. 188d	—	1,42
69	Niederländische Rhein-E.	7,89	7,43	4,89	—	5,66	5,79	10,75	—	14,19	13,45	13,03	5,39	13,13
70	a. Warschau-Wiener	13,90	11,50	13,48	8,46	15,17	11,30	16,37	—	18,67	10,65	37,73	4,50	20,92
	b. Warschau-Bromberger	9,40	7,70	7,50	7,70	10,60	7,70	10,92	—	15,02	8,90	13,45	4,89	10,70

Digitized by Google

190 .	191	192	193	194	195

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

auf eine (d. h. jeder) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschüssliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehr	b. beim Güter-Verkehr	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede I. Klasse	b. für jede II. Klasse	c. in der III. Klasse	d. in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für Eilgut	b. für Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. für jeden Zoll-Centner Kohlen und Coaks		für jeden 3.-Centner Gut (Rel. 174) überhaupt
Personenmeilen.	Centnermeilen	p. ein. Bahn. pro einand		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge.	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Pfge.		
155 210	4 028 625	15,5	403	—	—	—	—	—	3,33	9,46	—	in Kol. 1944	2,79	in Kol. 1944	2,92	37
351 034	6 831 042	35,1	683	5,48	3,82	2,40	—	1,50	2,76	11,88	5,97	6,28	3,78	1,53	3,68	38
873 180	73 973	87,3	7,4	4,29	3,21	2,14	—	—	2,41	—	—	—	—	9,94*	9,94	39
127 349	1 620 490	12,7	162	—	—	—	—	—	3,17	—	—	—	—	—	3,88	40
345 139	7 023 346	34,5	702	6,54	4,23	2,62	1,68	1,73	2,53	10,04	10,81	5,15	3,74	3,42	3,85	41
353 123	7 007 165	35,3	701	7,0	4,42	2,67	1,67	1,64	2,67	8,24	—	4,40	2,82	1,59	3,19	42a
139 761	2 503 202	14,0	250	6,82	4,25	3,42	1,50	1,66	2,50	10,17	10,31	4,15	2,22	5,55	3,26	- b
112 241*	1 078 598	11,2	108	5,93	4,41	2,94	1,76	1,71	2,55	11,10	12,15	in Kol. 1944	3,40	in Kol. 1944	3,84	- c
112 177	1 070 554	11,2	107	—	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	4,23	43
171 233	1 595 850	17,1	160	6,65	4,73	3,0	1,84	1,41	2,10	10,47	—	6,36	3,24	2,23	3,06	44
144 248	1 926 827	14,4	193	7,04	5,0	3,37	1,81	1,54	2,26	8,05	12,60	6,46	3,22	1,21	3,42	45
34 367	1 877 520	3,4	188	6,0	4,5	3,0	2,0	1,33	2,44	13,12	12,07	5,49	2,72	1,96	2,59	46
87 447	574 375	8,7	57	6,02	4,44	2,94	1,49	1,35	2,23	7,24	11,76	6,54	2,93	2,13	3,21	47
47 837	2 393 009	4,8	239	6,33	3,39	2,0	—	—	2,48	8,87	—	4,28	2,70	1,61	1,97	48a
188 001	9 073 880	18,8	907	5,89	3,37	1,94	—	—	2,32	8,58	—	4,30	2,06	1,61	1,87	
40 075	1 326 526	4,0	132	6,90	3,06	2,00	—	—	2,47	8,87	—	4,20	2,28	1,61	1,80	
138 219	6 319 620	13,8	632	6,16	3,37	2,09	—	—	2,47	8,59	—	4,28	2,14	1,54	1,81	- b
18 397	162 749	1,8	16	5,40	3,06	1,98	—	—	2,31	15,46	—	11,19	3,99	2,10	2,97	
142 527	604 181	14,3	60	5,48	2,94	1,95	—	—	2,17	15,48	—	10,63	3,99	2,29	3,63	- c
323 388	4 436 671	32,3	443	7,10	3,58	2,33	1,11	1,50	2,83	11,06	15,07	5,75	3,36	1,60	2,94	49
65 869	575 792	6,6	58	7,29	4,90	2,97	—	—	3,25	15,98*	—	4,48*	2,99	in Kol. 1944	3,84	50
342 940	1 430 656	34,3	143	6,10	3,99	2,36	—	—	2,95	—	—	—	—	—	3,47	51
275 607	3 936 082	27,6	394	7,58	4,54	3,0	—	1,58	2,79	10,84	8,07	5,81	2,94	in Kol. 1944	3,81	52a
80 763	1 737 778	8,1	174	7,36	3,46	2,52	—	1,59	2,58	11,02	—	in Kol. 1944	3,81	in Kol. 1944	3,76	- b
72 592	275 302	7,3	28	6,06	4,56	3,13	1,61	1,45	2,78	10,96	11,94	5,99	3,02	1,61	3,53	53
72 770	—	7,3	—	—	—	—	—	—	3,72	—	—	—	—	—	—	54
98 137	2 926 741	9,8	293	8,71	5,18	3,56	—	1,35	2,66	13,42	—	3,90	in Kol. 1944	2,66	3,31	55
40 571*	1 931 897	4,1	193	7,20	4,18	2,84	—	1,84	2,91	—	—	10,10	7,02	8,25	8,12	56
15 800	5 426 737	1,6	543	—	—	—	—	—	2,94	31,15	—	8,19	6,05	5,45	5,46	57a
28 807	1 069 568	2,9	107	—	—	—	—	—	3,23	31,12	—	6,44	5,23	5,73	5,75	- bc
184 143	2 762 116	18,4	276	8,43	6,32	4,21	—	1,40	2,52*	27,45	—	in Kol. 1944	5,74	in Kol. 1944	5,80	58
50 528	2 367 961	5,1	237	7,81	5,94	3,65	—	2,13	3,80	46,13	—	9,46	5,74	5,66	5,25	59
430 729	9 225 741	43,1	923	7,59	5,86	3,58	—	1,67*	2,42	16,64	—	5,39	4,16	2,14	3,74	60
267 579	5 674 126	26,8	567	9,47	6,47	4,27	—	1,72	3,23	10,27	—	in Kol. 1944	2,87	2,10	3,05	61a
11 571	646 718	1,2	65	—	5,33	3,70	—	2,46	3,56	20,67	—	6,77	in Kol. 1944	—	6,79	- b
32 019	4 200 646	3,2	420	7,36	5,50	3,60	—	1,23	3,10	24,31	—	6,0	3,56	3,58	4,06	62
304 761	5 721 778	30,5	572	8,23	6,25	4,23	—	1,68	2,64	16,13	—	3,04	3,06	2,45	3,40	63a
238 440	6 780 196	23,8	678	8,23	6,36	4,29	—	1,49	2,83	20,54	—	3,20	2,22	2,81	3,23	- b
185 810	3 805 372	18,6	381	9,04	6,53	4,31	—	1,42	2,57	14,81	—	3,95	3,24	4,46	4,10	- c
377 934	5 595 980	37,8	560	8,76	5,91	3,59	—	1,20	1,84	12,12	—	5,50	2,77	in Kol. 1944	3,18	64a
187 581	1 395 077	18,8	140	8,16	6,27	4,03	—	1,24	2,20	13,70	—	6,43	3,45	2,44	4,61	- b
72 143	1 493 890	7,2	149	10,33	7,45	4,03	2,33	1,40	2,84	25,46	—	in Kol. 1944	4,55	in Kol. 1944	4,68	65
146 638	2 036 874	14,7	204	7,64	5,83	4,54	—	1,33	2,58	21,70	—	6,42	3,25	2,05	3,63	66
71 266	1 895 474	7,1	190	7,26	5,39	3,72	2,51	1,78	3,25	—	—	—	—	—	4,17	67
220 203	1 190 654	22,0	119	4,55	3,24	2,29	—	—	2,60	18,86	—	3,96	4,47	in Kol. 1944	4,53	68
283 007	5 096 256	28,3	510	7,33	5,21	3,26	—	2,76	4,01	15,31	—	5,02	2,36	0,99	2,22	69
171 772	5 202 339	17,2	520	6,11	4,37	2,70	1,60	0,62	2,42	18,40	—	8,03	3,41	1,22	1,96	70a
102 758	1 692 328	10,3	169	6,04	4,53	2,70	1,48	0,67	2,42	20,45	—	10,12	4,12	1,12	2,62	- b

Digitized by Google

		196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
	I. Staatsbahnen.	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Anz.	Anzahl		Thlr.	
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	361	562 755	42 648	194 148	—
3	Bebra-Hanauer	—	639	—	237	126
4	Braunschweigische . . .	24	18 404	—	5295	4637
5	Friedrich-Franz-E. . . .	4	1167	1	497	335
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	116	376 463	in Kol. 197	156 579	46 268
	{ v. 1. Juli bis 31. Dzbr. 66	125	148 219	" " 197	ca. 76000	24 040
7	Main-Neckar	—	7328	—	1781	937
8	Main-Weser	23	10 131	—	—	2635
9	Nassauische	34	25 141*	1134*	11 740	—*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	41	16 749	2259	5532	3872
11	Preuß. Ostbahn	58	33 244	3948	10 430	7919
12	Saarbrücker	18	7876	841	2494	1473
13	Westfälische	22	6434	876	1632	1158
14	Sächsische östliche . . .	14	16 800	35	2094	936
15	Sächsische westliche . . .	42	25 155	in Kol. 197	4469	1071
16	Württembergische . . .	—*	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische . . .	79	23 520	1039	6565	5228
18	a. Gößnitz-Geraer . . .	1	172	in Kol. 197	37	18
	b. Greiz-Brunner . . .	1	1183	" " 197	203	92
19	a. Löbau-Zittauer . . .	3	1512	2	126	7
	b. Zittau-Reichenberger .	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische . . .	19	11 988	944	3470	2745
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	11 509	839	3463	2759
	c. Stargard-Posener . .	10	5846	386	1673	1230
21	Rhein-Nahe-E.	18	5223*	498	1588	991
22	Wilhelms-Bahn	16	5912	838	1646	1059
	b) in Privatverwaltung.					
23	Aachen-Mastrichter . . .	6	2374	—	586	421
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen . .	85	19 600	—	5857	4159
27	Berlin-Anhaltische . . .	32	12 974	2240	5667	3555
28	a. Berlin-Hamburger . .	25	11 292	694	4158	2547
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	11	6090	647	3217	1394
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	14	8158	838	3394	1833
	{ b. Hinterpommer.	12	6714	1088	1946	1601
	{ c. Vorpommersche	19	4795	161	1389	1015
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	6730	735	1892	1391
32	Frankfurt-Hanauer . . .	9	nicht netirt	nicht netirt	491	491
33	Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E. . .	30	7480	—	1565	1565
35	Homburger	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	57	[illegible]	1262	6159	4725

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats-Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Nr.	Anzahl.		Thlr.	
7	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	1014
8	Leipzig-Dresdener	8	7729	—	1269	991
9	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
0	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6	2803*	—	482	300
1	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	2563	59	899	720
2	a. Magdeburg-Halberstädter	8	2516	45	773	653
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2354	229	917	668
	c. Cöthen-Wegelebener	8	2904	59	782	782
3	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
4	Neisse-Brieger	3	323	80	78	65
5	Niederschlesische Zweigbahn	8	2058	197	782	355*
6	Oppeln-Tarnowitzer	5	2105	31	531	419
7	Ostpreußische Südbahn	12	948	125	270	244
8	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—
9	Rheinische	54	28 369	1610	11 526	5775
0	Schleswigsche	—*	—	—	—	—
1	Taunus-E.	9	3086	558	999	999
2	a. Thüringische	26	5693	335	1781	1407
	b Werra-E.	18	7614	—	3118	2058
3	Tilsit-Insterburger	4	349	13	90	82
4	Aussig-Teplitzer	5	—	—	238	200
5	Böhmische Westbahn	18	6202	1101	2297	1302
6	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—
7	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn)	9	508	—	263	202
8	Galizische Carl-Ludwig-B.	25	ca. 12 000	—	3983	2734
9	Graz-Köflacher	4	1286	in Kol. 197	300	203
0	Kaiser Ferdinands Nordb.	47	12 685	—	4755	4288
1	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	54	25 886	—	7740	5069
		—	—	—	—	—
2	Mohacs-Fünfkirchener	1*	170	4	129	53
3	a. Oesterreichische nördliche	50	17 300	5161	4158	3271
	b. Oesterreichische südöstliche	58	22 946	2029	5533	3699
	c. Wien-Neu-Szönyer	16	4597	1132	1036	956
4	a. Südbahn, Oesterreichische	149	31 536	4993	14 854	13 900
	b. Nordtiroler	7	1113	393	576	329
5	Süd-Norddeutsche	18	—*	—	3669	1976
6	Theiß Bahn	35	nicht notirt	nicht notirt	5919	2939
7	Turnau-Kralup-Prager	12	2662	in Kol. 197	495	409
8	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—
9	Niederländische Rhein-E.	16	16 668	—	6380	4585
0	a. Warschau-Wiener	—	nicht notirt	—	—	10 600
	b. Warschau-Bromberger	—	nicht notirt	—	—	3139

Digitized by Google

IV. Finanz-

A. Einnahmen.

I. Staatsbahnen.	201					202	203		204	205
	Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reise-gepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
	a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Ausnahmetarife, mit Extrazügen ꝛc.)		a. auf den Bahnen.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	126 083	595 217	1 035 996	—	58 279	1 815 575	1 386 376	429 199	138 721	3391
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	92 136	1 039 310	1 505 946	—	271 551*	2 908 943	2 795 476	113 467	112 372*	in Kol. 215b
3 Bebra-Hanauer	111	2071	11 430	—	6713	20 325	18 704	1621	377	16
4 Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	569 336	in Kol. 201c	105 704	675 040	238 550	436 490	22 143	in Kol. 215
5 Friedrich-Franz-E.	3428	27 487	39 035	—	1746	71 696	34 901	36 795	2539	116
6 Hannoversche	v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 162 643 / v. 1. Juli bis 31. Dcbr. 66 58 639	910 454 / 410 271	1 028 151 / 544 841	—	188 614* / 109 823	2 289 862 / 1 121 574	1 453 352 / 711 235	836 510 / 410 339	92 557 / 45 146	2129 / 1245
7 Main-Neckar	36 757	165 689	166 404	—	7486	376 336	376 336	in Kol. 203a	36 649	506
8 Main-Weser	39 628	248 762	278 433	—	147 445	714 268	475 835	238 433	37 470	680
9 Nassauische	20 599	86 398	118 862	—	45 045	270 904	199 964	70 940	9417	332
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	94 546	546 676	473 613	475 248	314 070	1 904 153	1 441 509	462 644	48 221	2080
11 Preuß. Ostbahn	150 546	757 341	548 576	396 433	487 002	2 339 898	1 242 340	1 097 558	103 878*	3374
12 Saarbrücker	5894	49 233	119 974	50 405	43 170	268 676	155 188	113 488	4389	319
13 Westfälische	6522	62 895	152 644	94 199	40 965*	357 225	277 000	80 225	6821*	575
14 Sächsische östliche	8928	121 149	281 766	—	7856	419 699 / 178*	301 857 / 178*	117 842	10 784	387
15 Sächsische westliche	13 525	205 578	568 634	—	40 127	887 864 / 2146*	788 231 / 2146*	99 633	19 413	915
16 Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 459 212	—	42 881	1 502 093	1 278 851	223 242	77 590	3874
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	23 758	333 231	518 103	444 820	56 644	1 376 556	1 231 628	144 928	15 605	1355
18 a. Gößnitz-Geraer	166	8061	26 464	—	1	34 692 / 159*	21 253 / 159*	13 439	480	25
b. Greiz-Brunner	49	2681	6246	—	1	8977	2346	6631	275	17
19 a. Löbau-Zittauer	124	7233	25 425	—	313	33 095	20 075	13 020	601	23
b. Zittau-Reichenberger	98	4381	15 214	—	39	19 732	16 960	2772	188	16
20 a. Oberschlesische	17 104	167 011	168 205	155 267	118 261	625 848	439 129	186 719	13 486*	530
b. Breslau-Posen-Glogauer	8192	77 875	156 166	43 582	195 256	481 071	345 756	135 315	8625*	424
c. Stargard-Posener	4686	51 246	80 068	43 481	90 129	269 610	117 125	152 485	5877*	414
21 Rhein-Nahe-E.	9770	50 994	92 792	23 793	59 253	236 602	91 785	144 817	5077	299
22 Wilhelms-Bahn	1957	20 519	23 809	38 993	33 930	119 208	71 921	47 287	2175	81
b) in Privatverwaltung.										
23 Aachen-Mastrichter	8026	26 656	58 404	—	3086	96 172	68 337	27 835	4992	—
24 Alberts-Bahn	372	12 052	27 560	15 448	5514*	60 946	43 204	17 742	637	68
25 Altona-Kieler	in Kol. 201c	in Kol. 201c	416 328	—	39 814	456 142	367 198	88 944	9297	318
26 Bayerische Ostbahnen	17 024	231 854	587 127	—	282 202*	1 118 207	1 118 207	in Kol. 203a	33 017	in Kol. 215
27 Berlin-Anhaltische	35 412	321 176	507 341	—	235 588	1 099 517	827 696	271 821	25 243	1354
28 a. Berlin-Hamburger	39 360	371 833	287 779	178 352	81 753	959 077	780 490	178 587	29 624	in Kol. 215b
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	86 642	in Kol. 203b	86 642	10 049*	215b
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	60 167	318 278	290 412	144 002	198 911	1 011 770	599 665	412 105	23 518	1079
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10 393	180 584	207 741	161 135	213 772	773 625	496 731	276 894	14 227	1141
b. Hinterpommer.	1139	41 158	59 425	51 043	122 304	275 069	125 387	149 682	3842	519
c. Vorpommersche	4024	65 663	104 340	74 119	68 828	316 974	182 227	134 747	7932	746
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5790	54 559	104 317	84 163	158 847*	407 676	391 214	16 462	8099	420
32 Frankfurt-Hanauer	3695	53 903	68 516	—	28 366*	154 480	128 247	26 233	4437	140
33 Glückstadt-Elmshorner	190	6100	34 914	—	393	41 597	15 256	26 341	1050	32
34 Hessische Ludwigs-E.	34 943	206 134	265 340	—	75 749*	582 166	365 873	216 293	36 777	813
35 Homburger	15 526	46 750	41 922	—	763	104 961	101 662	3299	3809	74
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	118 751	574 679	373 126	461 497	352 889	1 880 942	1 140 405	740 537	68 329	1574

Digitized by Google

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Für Eilgüter im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Bangüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
1 957 687	*24 229*	*3217*	51 617	94 942	55 549*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	851 421	1 108 587	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 021 315	*14 351*	*1905*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	" " 211a	" " 211b	6 224 945*	in Kol. 211a	" " 211a	" " 211b	—	2
20 918	2749	370	1384	—	1494	4210	—	6750	—	3987	—	17 484	3
697 183	*21 006**	*2789**	7118	85 961	23 643	39 576	405 190	192 593	953 336	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	4
74 351	*6366*	*845*	684	1301	300	7585	15 661	11 530	22 271	2888	783	—	5
2 384 548	*19 881*	*2640*	68 322	150 786	16 613	277 331	726 482	884 552	1 128 508	119 323	594 800	13 187	6
1 167 985	9739	1293	36 323	84 410	8824	144 056	338 585	406 603	531 598	53 452	321 284	4314	
413 491	*35 584*	*4724*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	11 271	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	432 060*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	7
752 418	*28 286*	*3756*	11 264	73 653	18 153	31 487	233 152	107 827	463 897	3715	61 864	161	8
280 653	*11 190*	*1486*	3357	4262	13 062*	21 056	34 081	191 080	173 482	17 833	24 841	—	9
1 954 454	*30 591*	*4061*	72 536	161 602	4253	211 559	685 321	521 652	1 711 490	6042	1 303 661	—	10
2 447 150	*22 253*	*2954*	35 077	137 617	8686*	154 728	598 189	579 187	936 111	24 326	14 181	27 762*	11
273 384	*14 063*	*1867*	1292	7526	641	3640	22 669	58 578	269 297	309 229	427 020	1187	12
364 621	*10 950*	*1454*	4682	35 980	1226	45 432	143 782	82 133	384 432	32 146	364 406	—	13
431 048	*16 759*	*2225*	42 991	18 538	—	115 586	161 868	329 228	479 503	in Kol. 211a	in Kol. 211b	722	14
910 338	*13 226*	*1756*	89 604	69 620	—	310 752	309 764	1 624 017	733 284	" " 211a	" " 211b	30 050	15
1 583 557	*21 154*	*2809*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	65 617	1 171 432	1 267 822	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	16
1 393 516	*20 503**	*2722*	54 356	56 987	23 304	370 925	182 915	1 046 669	727 963	1 408 119	535 814	124 423	17
35 356	*7653*	*1016*	239	1947	—	642	10 951	1774	42 057	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	18 a
9269	*6815*	*905*	—	1258	—	26	4045	24	9042			—	- b
33 719	*7476*	*993*	5053	428	—	16 079	10 038	42 491	13 029			253	19 a
19 936	*5615*	*746*	2925	276	—	9767	8352	37 703	5543			—	- b
639 864	*20 217**	*2684*	12 213	23 611	1404	43 723	107 669	560 304	701 450	705 229	1 266 632	2424	20 a
490 120	*17 605*	*2337*	11 959	14 527	785	30 117	54 562	126 336	349 240	—	223 683	—	- b
275 901	*12 192*	*1619*	2112	15 912	2065	3218	69 469	22 905	361 922	—	57 996	31	- c
241 978*	*15 124*	*2008*	1040	14 336	1809	2248	35 530	22 581	262 807	—	137 481	92	21
121 464	*5177*	*687*	1143	5601	973*	10 782	39 933	43 139	116 948	193 466	26 749	—	22
101 164	*8458*	*1083*	3934	7339	175	4850	11 256	28 973	72 332	15 106	13 305	—	23
61 651	*34 062**	*4522*	263	800	569	1666	4440	14 158	25 182	122 205	—	46	24
465 757	*17 886*	*2375*	20 396*	11 294*	29 278	109 212*	71 712*	152 779	32 104	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	25
1 151 224	*14 160*	*1880*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	11 483	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 603 570	683 549	" " 211a	" " 211b	—	26
1 126 114	*22 915*	*3042*	70 054	84 656	9399	226 300	357 844	489 755	379 672	140 533	47 928	—	27
988 701	*24 892*	*3305*	82 911	54 869	17 576	450 369	507 442	220 829	445 647	6745	5407	—	28 a
96 691	46 264	6142	—	in Kol. 210b	6705	—	36 273	—	in Kol. 210b	—	in Kol. 210b	—	- b
1 036 367	*53 058*	*7042*	26 119	61 441	7546	281 353	469 468	76 256	215 275	16 794	48 149	—	29
788 993	*35 082*	*4658*	30 714	23 863	8404	66 195	58 089	251 442	292 968	2789	2306	7868	30 a
279 430	*12 256*	*1627*	2102	7475	2665	4613	22 409	36 656	69 016	361	7066	5147	- b
325 652	*10 688*	*1419*	4588	8923	3359	6462	22 579	63 686	55 375	8042	227	3659	- c
416 195	*18 178*	*2414*	18 770	12 571	—*	46 547	39 840	255 073	55 017	389 234	172 643	—	31
159 057	*29 131*	*3868*	2074	5179	2411	12 515	24 839	20 321	74 984	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	32
42 679	*9484*	*1259*	302	1327	709	1646	10 688	4557	6121			—	33
619 756	*25 410*	*3374*	12 655	41 716	11 264	13 411	130 089	107 905	593 062			7942	34
108 844	*45 163*	*5996*	1097	115	203	2653	78	2773	184	3760	948	—	35
1 950 845	*28 314**	*3759*	31 636	184 688	7419	206 942	550 974	935 214	1 300 363	1 529 244	1 417 496	92 628	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	201					202	203		204	205
											IV. Finanz-
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. Mit ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Kassenbeamte, mit Ermäßigungen 2c.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den directen und Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde der Reisenden
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	341 811	220 434	121 377	10 846	230
38	Leipzig-Dresdener	18 979	195 717	361 949	—	183 414*	760 047	543 178	216 881	15 971	611
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	665	16 461	38 921	—	—	56 047	56 047	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	199 213	173 773	25 440	5566	in Rel. 214
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	8978	126 632	272 722	17 684	137 111	563 127	350 282	212 845	8593	370
42	a. Magdeburg-Halberstädter	14 264	110 100	147 287	35 495	55 421	362 567	165 847	196 720	9554	305
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	2308	39 866	73 428	25 139	28 804	169 545	133 699	35 846	3258	373
	c. Cöthener-Wegelebener	572	16 589	48 564	19 294	10 038	95 057	59 649	35 408	1214	18
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	256 393	150 852	105 541	8431	in Rel. 218
44	Neiße-Brieger	1219	12 373	17 759	23 137	19 709	74 197	39 261	34 936	1979	62
45	Niederschlesische Zweigbahn	1302	17 063	29 571	25 422	29 876	103 234	44 597	58 637	1666	81
46	Oppeln-Tarnowitzer	616	4113	8991	13 306	1235	28 261	23 402	4859	437	43
47	Ostpreußische Südbahn	433	10 805	20 538	18 193	2835	52 804	52 689	115	694	74
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	2770 7295	32 246 113 110	46 935 189 830	— —	1911 20 350	83 862 330 585	83 862 330 585	in Kolonne 2da	3267 12 217	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1198 2986	10 923 33 204	13 540 59 048	— —	632 5345	28 293 100 583	28 293 100 583		1144 4001	in Kolonne 215
	c. Neustadt-Dürkheimer	118 189	2119 6044	5131 15 100	— —	35 257	7403 21 590	7403 21 590		269 801	
49	Rheinische	378 449	649 813	616 041	16 384	248 555	1 909 242	1 240 580	668 662	76 431	1369
50	Schleswigsche	1922	34 354	135 155	—	in Rel. 219	171 431	94 375	77 056	4166	in Rel. 211
51	Taunus-E.	16 735	86 414	123 779	—	1154*	228 082	228 082	in Rel. 203a	8654	230
52	a. Thüringische	30 559	284 939	427 949	—	217 504	960 951	684 468	276 483	24 132	892
	b. Werra-E.	2509	39 953	94 078	—	24 412	160 952	127 563	33 389	9300	in Rel. 215b
53	Tilsit-Insterburger	412	9000	12 851	13 820	3437	39 520	27 907	11 613	947	44
54	Aussig-Teplitzer	620	6041	20 052	—	364	27 077	21 804	5273	699	—
55	Böhmische Westbahn	8539	45 446	119 403	—	60 895*	234 283	216 268	18 015	11 782*	in Rel. 204
56	Brünn-Rossitzer	229	2250	8274	—	1059	11 812	11 812	—	305	4
57	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejbrska, c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	6404	1393	5011	251	—
		—	—	—	—	—	22 718	22 718	—	434	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	20 960	133 335	300 384	—	270 064	724 743	688 872	35 871	53 972*	309
59	Graz-Köflacher	139	4329	29 028	—	514	34 010	34 010	—	279	38
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	99 387	457 669	857 275	—	1 371 962*	2 786 284	1 873 587	912 697	75 692	935
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	118 016	464 427	548 872	—	508 435*	1 639 750	1 405 171	234 579	54 015*	718
	b. Pferde-Bahn	—	7321	14 682	—	1821	23 827	23 827	—	758	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	736	10 680	10 929	—	4370	26 715	26 715	—	585	36
63	a. Oesterreichische nördliche	59 485	289 952	581 558	—	741 687	1 672 682	1022 990; 12 931*	649 692	53 712*	611
	b. Oesterreichische südöstliche	125 009	602 435	640 367	—	705 228	2 073 039	1004 660; 10 750*	1 068 379	62 427*	718
	c. Wien-Neu-Szönyer	11 259	67 471	129 913	—	124 478	333 121	268 014; 7965*	65 107	9546*	231
64	a. Südbahn, Oesterreichische	272 522	876 941	1 441 613	—	2 370 998	4 962 074	4 612 901*	349 173*	102 045	in Rel. 201
	b. Nordtiroler	2959	20 699	73 921	—	48 289	145 868	135 917	9951	2901	70
65	Süd-Norddeutsche	2171	26 062	72 919	48 359	28 958	179 069	133 074	45 995	4133	—
66	Theiß-Bahn	28 066	218 566	303 461	—	358 338	908 431	339 828	568 603	58 379*	357
67	Turnau-Kralup-Prager	2106	14 139	43 000	23 482	6271	88 998	36 467	52 531	4471*	in Rel. 214
68	Ulltsch-Mastrichter	7121	16 012	50 194	—	459	73 786	65 786	8000	3115	70
69	Niederländische Rhein-E.	179 920	300 231	292 454	—	107 429	880 034	718 091	161 943	29 899; 29 263*	1285
70	a. Warschau-Wiener	35 519	177 865	218 220	190 684	16 905*	639 193	611 735	27 458	26 104*	739
	b. Warschau-Bromberger	10 644	51 994	46 899	40 804	4619	154 960	147 309	7651	8353*	266

Digitized by Google

206	207	208	209	210	211	212	213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahme.

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Kormalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Kormalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
352 890	*17 805*	*2364*	3736	39 390	13 020	55 670	549 872	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	37
776 641	*42 743*	*5675*	35 243	61 338	11 071	92 091	278 927	242 298	426 816	40 988	77 875	—	38
56 047	*70 059*	*9301*	—	—	—	—	—	—	—	1662	—	—	39
204 779	*14 026*	*1862*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	203 723	52 794	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	40
572 090	*29 550*	*3923*	26 071	83 799	4576	121 419	247 433	351 159	364 417	212 655	40 717	—	41
372 516	*31 976*	*4245*	5942	33 380	3460	120 252	238 118	45 810	167 557	11 855	95 926	—	42a
173 176	*12 110*	*1608*	7837	29 146	1250	30 879	109 196	48 635	74 219	12 370	11 017	—	- b
96 419	*9690**	*1287**	3917	1571	770	in Kol. 211a	in Kol. 211a	125 072	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	- c
264 824	*13 743*	*1825*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	1093	74 971	167 643	in Kol. 210a	" " 210b	" " 210a	" " 210b	—	43
76 238	*12 336*	*1638*	130	3052	611	653	5174	9328	33 665	101	31 637	—	44
104 981	*11 051*	*1467*	1824	7349	126	6147	26 188	30 379	93 590	2526	5632	—	45
28 741	*2840*	*377*	in Kol. 208b	1083	93	in Kol. 210b	12 610	in Kol. 211b	91 092	12 305	21 289	983	46
53 572	*6598*	*876*	1445	42	543	6827	129	32 956	621	382	—	221	47
87 129 / 342 802	4739 / *16 147*	549 / *2142*	in Kol. 208b	6758 / 21 118	—	in Kol. 210b	19 595 / 38 609	in Kol. 211b	114 099 / 442 896	153 631 / 498 011	in Kol. 212a / " 212a	—	48a
29 437 / 104 584	3321 / *12 510*	447 / *1661*	in Kol. 208b	1803 / 5325	—	in Kol. 210b	2840 / 10 000	in Kol. 211b	26 326 / 105 670	in Kol. 212b / " 212b	27 108 / 145 956	—	- b
7671 / 22 391	2715 / *10 843*	493 / *1439*	170 / 620	in Kol. 208a / " 208a	—	147 / 587	in Kol. 210a / " 210a	2369 / 8197	in Kol. 211a / " 211a	615 / 3153	in Kol. 212a / " 212a	—	- c
1 987 033	*31 530*	*4186*	35 261	140 114	51 586	52 822	268 154	443 661	874 425	271 939	206 905	19 524	49
175 597	*7301*	*969*	2624*	9203*	18 072*	17 235*	47 343*	44 781	31 390	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	50
236 966	*35 262*	*1681*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	2075	71 422	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	19 207	" 212a	—	51
985 885	*26 460*	*3513*	36 756	91 316	3566	114 300	376 869	313 697	598 850	in Kol. 211a	" " 211b	5253	52a
170 252	*7520*	*998*	5773	17 586	691	in Kol. 211a	in Kol. 211b	96 227	291 182	" " 211a	" " 211b	—	- b
40 511	*5658*	*751*	182	501	843	1711	2736	7145	5409	657	128	—	53
27 776	*11 478**	*1524**	2267	in Kol. 208a	—	27 071	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	191 885	in Kol. 212a	3808	54
246 065	*9230*	*1225*	3381	3449	—	195 351	203 170	" " 210a	" 210b	160 348	139 670	—	55
12 121	*4040**	*536*	—	—	—	3150	825	8178	10 284	113 760	29 781	—	56
6655	*1608*	*213*	150	86	—	1785	2827	940	768	217 958	117 421	—	57a
23 152	*3103*	*412*	179	—	—	2296	—	13 756	—	111 025	—	—	- b c
779 024	*16 642*	*2209*	5995	21 618	—	514 189	1 542 729	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	58
34 327	*6465*	*858*	603	—	—	5837	—	28 815	—	147 902	—	—	59
2 862 911	*35 635*	*4731*	207 307	in Kol. 208a	7000	347 328	782 882	1 324 290	2 489 706	1 645 071	203 681	—	60
1 694 483	*29 761*	*3952*	70 176	60 910	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	844 506	1 468 181	52 450	16 585	—	61a
24 585	*1415*	*188*	1030	—	—	205 387	5391	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	—	—	- b
27 336	*3383*	*449*	611	—	—	21 121	—	5372	—	355 671	—	—	62
1 739 936	*27 921*	*3707*	36 448	147 631	—	432 124	623 138	509 118	705 060	32 922	625 511	3270	63a
2 146 954	*27 298*	*3093*	23 870	103 789	—	320 978	682 078	905 864	2 493 514	190 202	21 132	3517	- b
350 863	*16 764*	*2226*	25 647	8716	—	59 699	60 099	451 669	150 556	5900	6137	145	- c
5 064 119	*24 891*	*3305*	314 147*	33 888*	—	1 922 873*	148 273*	7 129 887*	517 432*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	64a
148 845	*15 266*	*2027*	1941	4649	—	22 202	45 810	43 611	46 578	9335	—	—	- b
183 202	*6998*	*929*	3754	12 105	—	57 323	115 397	86 699	68 783	61 244	92 983	—	65
967 147	*12 509*	*1661*	3935	26 884	—	23 859	182 136	199 663	1 151 108	489	661	—	66
93 469	*8113*	*1077*	3718	in Kol. 208a	—	90 210*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	159 015	in Kol. 212a	—	67
76 931	*19 930*	*2646*	1389	1039	—	2879	5529	6690	13 274	12 500	14 531	—	68
940 484	*40 468*	*5373*	135 880	38 012	17 276	20 587	61 152	101 366	176 964	4736	178 663	59 656	69
666 036	*14 354*	*1906*	8095	2316	3140	62 498	94 303	519 024	123 056	462 859	25 720	38 493	70a
163 569	*8748*	*1161*	1427	1027	5572	14 232	34 189	96 514	55 308	15 260	11 288	2119	- b

Digitized by Google

		214			215		216	217	218		219
							(Forts.) IV. Finanz-				
							(Forts.) A. Einnahmen.				
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:				Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen
	I. Staatsbahnen.	a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	(Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	2144	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	23 455	110 323	28 776	2 329 814	*28 834*	*3828*	203 804
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	in Kol. 214c	—	56 251*	in Kol. 215b	376 823*	—	3 658 019	*31 625*	*4198*	280 076*
3	Bebra-Hanauer . . .	3007	in Kol. 214a	in Kol. 214a	250	321	347	39 471	*3263*	*699*	11 677
4	Braunschweigische . .	2016	" " 214c	27 714 1962*	in Kol. 215b	88 490	27 414	1 855 013	*55 891**	*7421**	15 937
5	Friedrich-Franz-E. . .	178	—	—	" " 215b	6688	415	70 284	*6017*	*799*	16 288
6	Hanno- (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66	33 676	—	in Kol. 214a	86 134	179 113	89 969*	1 368 796	*36 425*	*4836*	257 250*
	verse (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 65	44 509	—	" " 214a	42 559	71 394	48 577	2 199 821	*18 341*	*2435*	51 328
7	Main-Neckar	1006	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 215b	15 197		459 534	*39 547*	*5251*	74 782
8	Main-Weser	934	5875	88 961	10 329	12 751	14 621	1 138 644	*42 806*	*5684*	93 286*
9	Nassauische	370	97	—	1739	6400	2821	494 481	*19 716*	*2618*	53 574
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	97 140	15 565	—	292 228	156 736	65 389	5 305 174	*83 036*	*11 024*	462 642
11	Preuß. Ostbahn . . .	14 432	37 069	84 807	480 978*	259 338	30 459	3 422 947	*31 126*	*4132*	430 652
12	Saarbrücker	1529	125	in Kol. 214a	13 781	8594	6585	1 131 693	*58 215*	*7729*	261 848
13	Westfälische	1200	3130*	16 959*	65 793*	26 458	3915	1 211 676	*36 387*	*4831*	128 542
14	Sächsische östliche . .	596	3573	1688	3038	36 780	35 781	1 229 892	*47 818*	*6349*	122 427
15	Sächsische westliche .	8427	1387	149	32 041	32 278	37 254	3 278 627	*47 634*	*6324*	184 493
16	Württembergische . .	2881	in Kol. 210	in Kol. 214a	in Kol. 215b	127 175	25 972	2 660 899	*35 545*	*4720*	278 863
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische . .	9604	in Kol. 214c	3647	in Kol. 215b	111 226	273 522	4 929 474	*70 673*	*9383*	439 746
18	a. Gößnitz-Geraer . .	18	—	—	54	439	309	58 430	*12 647*	*1679*	25 267*
	b. Greiz-Brunner . .	6	—	—	—	116	523	15 040	*11 059*	*1469*	1603
19	a. Löbau-Zittauer . .	23	5	22	225	917	625	89 179	*19 773*	*2625*	5866
	b. Zittau-Reichenberger .	12	4	19	31	563	443	65 638	*18 490*	*2455*	6825
20	a. Oberschlesische . .	1942	892	15 685	60 737	32 218	49 198	3 585 331	*105 265*	*13 975*	533 330
	b. Breslau-Posen-Glogauer	3752	658	29 357	89 481	20 240	10 134	964 831	*34 656*	*4601*	118 374
	c. Stargard-Posener . .	1594	575	10 313	52 281	21 595	7573	629 552	*27 819*	*3693*	83 418
21	Rhein-Nahe-E. . . .	2194	1844	in Kol. 214a	21 522	12 418	5568	521 470*	*32 592*	*4327*	62 476*
22	Wilhelms-Bahn . . .	5427	644	—	17 400	5835	2782	470 822	*19 031*	*2527*	122 129
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter . .	36	—	—	in Kol. 215b	6908	12 602	176 816	*14 259*	*1893*	57 723*
24	Alberts-Bahn	24	176	264	319	714	17 341	188 167	*36 823*	*4889*	28 239
25	Altona-Kieler	2644	—	20 725*	in Kol. 215b	71 475	17 672	539 291	*20 710*	*2750*	23 397
26	Bayerische Ostbahnen .	2382	—	—	" " 215b	114 217	i. K. 211 u. 215	2 415 201	*29 708*	*3944*	258 870
27	Berlin-Anhaltische . .	1322	3819	68 440	136 337	57 589	9033	2 082 681	*42 380*	*5686*	80 139
28	a. Berlin-Hamburger .	2013	in Kol. 211	in Kol. 211	in Kol. 215b	400 059	20 854	2 214 721	*55 758*	*7403*	114 683
	b. Hamburg-Bergedorfer	778	—	—	" " 215b	26 347	—	130 097	*62 247*	*8264*	68 439*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2091	—	—	8288	25 631	—	1 238 402	*63 378*	*8414*	242 435
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	5906	—	—	12 594	79 076	88 471	930 665	*41 381*	*5494*	78 884*
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	994	—	—	3309	20 187	3916	185 916	*8154*	*1083*	21 088*
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	1683	—	—	4156	19 090	9309	211 138	*6929*	*920*	26 466*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1081*	—	7813	23 844	12 005	8047	1 042 488*	*45 533*	*6045*	69 752
32	Frankfurt-Hanauer . .	43	—	—	in Kol. 215b	8864	1618	152 848	*27 994*	*3717*	11 246*
33	Glückstadt-Elmshorner .	37	—	—	328	2128	1146	28 989	*6442*	*856*	3183
34	Hessische Ludwigs-E. .	13 223	—	—	in Kol. 215b	84 748	13 080	1 029 095	*42 193*	*5602*	19 547
35	Homburger	51	—	—	" " 215b	295	250	12 407	*5148*	*683*	3054
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1951	7418	54 971	156 982	122 886	24 507	6 625 319	*96 158**	*12 766*	1 052 485*

Digitized by Google

220	221	222	223	224	225	226	227	228	229

Ergebnisse.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozente.			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
4 491 305	55 585	7380	9,64	43,19	51,27	4,54	246 483	415 709	10 136	27 173	—*	40 390	6828	1
9 959 410*	47 307	6280	10,04	30,33	66,86	2,81	524 371	1 128 584	20 863	89 321	7765	30 263	23 609	2
72 069	9609	1276	5,47	29,03	54,77	16,20	5367	13 051	—	55	2	611	91	3
2 568 133	77 377*	10 273*	10,47	27,15	72,23	0,62	198 942	272 731	in Kol. 224	34 540*	8999	10 250	5691	4
160 923	13 778	1829	4,64	46,20	43,18	10,12	16 526	14 329	38	843	267	547	335	5
7 010 594*	58 451	7760	10,16	34,01	62,32	3,67	307 258	624 980	in Kol. 224	85 847	in Kol. 224	16 915	16 329	6
3 419 134	28 507	3785	9,30	34,16	64,34	1,50	155 314	221 253	" " 224	44 531	" " 224	8094	7114	
947 807	81 567	10 829	10,16	43,69	48,48	7,83	43 695	83 699	4822	12 175	1321	1404	870	7
1 984 348	74 600	9906	13,05	37,92	57,28	4,70	96 796	173 255	1433	12 847	4144	11 292	2981	8
828 708	33 042	4387	6,50	33,47	59,46	6,45	50 836	32 716	1622	1849	1122	3546	1097	9
7 722 270	120 868	16 047	14,09	25,21	68,70	5,99	389 234	587 471	7220	173 188	9899*	35 535	33 238	10
6 300 749	57 295	7607	13,01	38,44	54,33	6,83	333 735	536 477	19 733	51 191	11 884	72 193	10 436	11
1 666 925	85 747	11 385	10,81	16,40	67,89	15,71	83 894	162 699	1308	6684	3525	13 366	3894	12
1 704 839	51 196	6797	10,56	21,39	71,07	7,54	127 703	210 760*	14 370*	5924	8171*	16 473*	1573	13
1 783 367	69 338	9206	13,06	24,17	68,97	6,86	79 697	55 805	610	6708	2337	8811	1946	14
4 373 458	63 540	8436	10,83	20,61	74,97	4,42	209 992	481 995	27 237	20 350	5012	21 486	5145	15
4 523 319	60 424	8022	9,95	35,01	58,62	6,17	172 126	512 423	14 387	20 544	—*	34 297	18 308	16
6 762 736	96 957	12 872	12,89	20,61	72,89	6,50	309 622	277 290	19 408	55 948	19 835	73 939	26 417	17
119 053	25 769	3421	8,21	79,70	49,08	21,22	8002	12 432	2	51	305	51	in Kol. 223	18a
25 912	19 053	2530	4,26	35,77	58,05	6,18	3624	276	2	29	45	41	" " 224	- b
128 764	28 551	3791	10,91	26,19	69,26	4,55	10 716	49 268	6	551	295	965	309	19a
92 399	26 028	3455	9,26	21,58	71,04	7,38	9986	20 925	559	1183	344	1322	260	- b
4 758 525	139 710	18 549	15,73	13,15	75,34	11,51	161 226	86 426	11 399	21 106	10 628	31 687	8867	20a
1 573 325	56 513	7503	13,0	31,15	61,32	7,52	92 742	36 354	2168	11 169	6785	23 551	2819	- b
988 871	43 697	5801	12,54	27,90	63,66	8,44	64 034	21 622	1975	4127	4312	6582	1786	- c
825 924*	51 620	6853	7,69	29,90	63,14	7,56	64 640	93 499	5431	4201	3605	11 148	2460	21
714 415	28 877	3834	13,01	17,0	65,90	17,10	43 208	18 962	197	2011	1454	4504	1978	22
335 703	27 073	3594	6,82	30,14	52,67	17,19	29 360	38 390	1316	8329	1429	10 950	704	23
278 057	54 414	7224	8,18	22,17	67,87	10,16	12 066	18 862	860	707	281	300	497	24
1 028 445	39 495	5244	10,02	45,39	52,44	2,27	90 446	56 263	23 204	8232	5901	9798	6852	25
3 825 295	47 052	6247	9,60	30,10	63,13	6,77	260 220	179 923	5238	22 038	3264	3639	4375	26
3 288 934	66 926	8885	15,22	34,24	63,32	2,44	219 004	69 129	8751	50 926*	6175	—	5632	27
3 318 105	83 537	11 091	12,72	29,40	66,74	3,86	154 377	171 783	in Kol. 224	94 656	8444	6369	10 103	28a
295 227	141 257	18 754	—	32,75	44,07	23,18	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 517 204	128 823	17 104	15,31	41,17	49,20	9,63	127 594	155 587	7775	22 605	8949	16 667	2570	29
1 798 542	79 971	10 618	12,48	43,47	51,75	4,78	88 858	103 425	10 219	10 220	4820	in Kol. 227	3192	30a
486 434	21 335	2833	6,80	57,44	38,29	4,27	45 027	27 012	588	10 390	3594		2190	- b
563 256	18 486	2454	6,62	57,81	37,49	4,70	80 910	30 777	166	8643	2417		2658	- c
1 528 435	66 759	8863	11,93	27,23	68,21	4,56	70 467	56 397*	2286	18 714	4936	24 799	9432	31
323 151	59 185	7858	9,55	49,22	47,30	3,48	2076*	7526*	123	1857*	383	1239*	326	32
74 851	16 634	2209	7,26	57,02	38,72	4,25	9196	5061	382	1665	26	940	256	33
1 668 398	68 405	9082	9,19	37,15	61,68	1,17	85 722	14 518	973	3395	in Kol. 224	6769	1067	34
124 305	51 579	6848	8,44	87,56	9,98	2,46	5697	2091	709	1998	349	109	—	35
9 628 649	137 127	18 206	12,56	20,28	68,81	10,93	430 444	605 486*	6553	16 017	24 755	45 137	11 886	36

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-**

(Forts.) A. **Einnahmen.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:				Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Schiebkarren, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Pacht, Stammeinlage, Zins für verkaufte Materialien u. s. w.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	37 644	in Kol. 214a	in Kol. 214a	in Kol. 215b	85 722	4300	789 354	*39 826*	*5288*	456
38	Leipzig-Dresdener . . .	3554	5937	—	10 225	42 359	46 843*	1 375 565	*75 705*	*10 051*	191 340
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	173	—	1835	*2294*	*304*	478
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	221	—	—	in Kol. 215b	10 393	10 896	278 027	*19 043*	*2528*	15 772
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1817	2049	27 617	85 928	49 929	60 267	1 679 853	*86 769*	*11 520*	120 711
42	a. Magdeburg-Halberstädter	6102	—	—	30 952	18 292	—	777 646	*66 751*	*8862*	168 15[illegible]
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4616	—	—	in Kol. 215b	43 848	26 714	399 727	*27 953*	*3711*	23 106
	c. Cöthen-Wegeleberer .	466	—	in Kol. 214a		10 670	—	142 466	*12 754*	*1693*	31 715
43	Mecklenburgische . . .	803	—	—		34 105	578	279 193	*14 488*	*1924*	17 865
44	Neisse-Brieger . . .	54	—	1404	4440	2133	2322	94 704	*15 324*	*2034*	13 792
45	Niederschlesische Zweigbahn .	150	—	5764	3798	8155	2567	194 195	*20 442*	*2714*	29 360
46	Oppeln-Tarnowitzer . .	46	—	—	424	4483	7339	151 747	*14 995*	*1991*	29 053
47	Ostpreußische Südbahn .	179	—	—	192	745	448	44 730	*5509*	*731*	14 336
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	147 328	—	—	in Kolonne 215b	2534 13 848	1358 4030	291 155 1 018 840	*13 831 47 990*	*1836 6358*	31 201 140 813
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 149	—	—		779 4118	585 1310	59 243 272 528	*7047 32 599*	*941 4328*	473 19 886
	c. Neustadt-Dürkheimer	— 8	—	—		113 545	31 136	3574 13 246	*1731 6415*	*229 851*	111 402
49	Rheinische	2198	3221	—*	17 405	79 202	60 223	2 476 640	*39 299*	*5218*	262 286
50	Schleswigsche	585	—	—	in Kol. 215b	57 008	4651	232 892	*9684*	*1286*	55 842
51	Taunus-E.	47	—	—	" " 215b	2876	1151	96 778	*14 402*	*1912*	16 230
52	a. Thüringische	3583	in Kol. 214c	38 982	76 038	35 194	8890	1 703 303	*45 714*	*6069*	198 97[illegible]
	b. Werra-E.	1921	—	in Kol. 214a	in Kol. 215b	24 624	1745	439 749	*19 424*	*2579*	45 71[illegible]
53	Tilsit-Insterburger . .	81	—	21	1241*	2814	409	23 878	*3335*	*443*	22 23[illegible]
54	Aussig-Teplitzer . . .	—	—	—	in Kol. 215b	130	in Kol. 219	225 161	*63 966*	*8493*	61 15[illegible]
55	Böhmische Westbahn . .	470	—	8389	26 875*	12 339	6703	760 145	*28 512*	*3784*	75 88[illegible]
56	Brünn-Rossitzer . . .	7	—	125	120*	153	1011	164 554	*43 881*	*5826*	338
57	Buschtěh- rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Westbfa. c. Pferde-Bahn . .	4 11	— —	— —	3 —	285 32	9618 144	351 845 127 443	*84 987 17 083*	*11 284 2281*	447 81
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	35 402	2 119 933	*45 288*	*6013*	60 72[illegible]
59	Graz-Köflacher	" 210	—	" 210	41	109	34	183 341	*34 527*	*4583*	346
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	20 931*	136 393	" 214a	31 791*	501 683	242 367	7 940 430	*98 835*	*13 122*	214 31[illegible]
61	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn . Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	7688 204	2387 —	44 812* in Kol. 214a	99 138* —	162 275 —	85 400 3130	2 914 508 215 142	*51 195 12 386*	*6797 1644*	52 91[illegible] 47[illegible]
62	Mohacs-Fünfkirchener .	61	—	—	14	96	3	382 949	*47 395*	*6292*	[illegible]
63	a. Oesterreichische nördliche .	5579	in Kol. 211	60 839	238 714*	184 688	158 399	3 763 381	*60 398*	*8019*	72 39[illegible]
	b. Oesterreichische südöstliche	7873	—	16 302	182 108*	761 940	189 337	5 602 504	*60 798*	*8072*	164 8[illegible]
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1558	—	7764	56 106*	69 189	3834	907 019	*43 336*	*5754*	27 92[illegible]
64	a. Südbahn, Oesterreichische	209 375	in Kol. 214a	in Kol. 214a	587 692	204 777	(" 208—215	11 068 342	*54 408*	*7224*	100 99[illegible]
	b. Nordtiroler	5421	—	—	5818	3117	—	188 482	*19 332*	*2566*	57[illegible]
65	Süd-Norddeutsche . . .	in Kol. 211	—	—	in Kol. 215b	9709	11 293	519 290	*19 836*	*2634*	24 18[illegible]
66	Theiß-Bahn	2578	—	3424	21 843*	223 069	13 674	1 852 323	*23 959*	*3181*	564[illegible]
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 210a	—	—	in Kol. 210a	in Kol. 210a	1643	254 586	*22 099*	*2931*	12 42[illegible] 44 50[illegible]
68	Lüttich-Maestrichter . . .	7	—	7	400	495	3505	62 245	*16 126*	*2141*	50
69	Niederländische Rhein-E. .	1337	2788	—	7554	12 212	126 708	944 921	*40 660*	*5398*	141[illegible]
70	a. Warschau-Wiener . .	6031*	3911	—	in Kol. 215b	20 022*	19 840	1 389 908	*29 955*	*3977*	147[illegible]
	b. Warschau-Bromberger .	131	552	in Kol. 214a	" " 215b	9179	4636	253 646	*13 564*	*1801*	112[illegible]

Digitized by Google

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 200)	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozente			Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.			
1 146 810	57 861	7682	9,99	30,71	68,43	0,40	81 012	85 788	1617	12 210	1685	18 554	4428	37
2 343 555	128 979	17 124	14,28	33,14	58,70	8,16	70 168	137 410	41 411	42 442	in Kol. 226	in Kol. 226	20 722	38
62 625	78 281	10 393	7,41	89,50	2,93	7,57	2478	1177	—	1266	—	—	381	39
497 977	34 108	4528	10,99	41,12	55,43	3,05	33 684	40 005	858	12 877	1793	3295	2851	40
2 372 657	122 555	16 271	17,27	24,11	70,80	5,09	95 558	65 660	in Kol. 224	26 439	6264	in Kol. 224	2591	41
1 318 320	113 161	15 024	14,34	28,26	58,99	12,75	102 953	55 993	526	8551	8397	3095	2037	42a
596 007	41 678	5533	10,31	29,06	67,07	3,87	91 341*	14 882	4147	7405	2294	17 677	1385	- b
270 600	21 226	3216	6,62	35,63	52,65	11,72	83 898	4810	256	5194	2425	5515	531	- c
561 880	29 158	3871	8,60	47,13	49,69	3,18	43 331	25 188	1496	8266	1383	5067	4752	43
184 734	29 892	3969	12,02	41,27	51,76	7,47	12 771	7112	in Kol. 224	1082	299	508	786	44
328 537	34 583	4591	13,67	31,95	59,11	8,94	18 592	8591	1160	3174	744	4293	1128	45
209 543	20 705	2749	9,13	13,72	72,43	13,86	14 813	7058	404	1352	377	996	407	46
112 638	13 872	1842	7,0	47,56	39,71	12,73	16 770	5835	82	764	139	705	248	47
413 484	15 643	2606	7,37	21,07	70,41	6,52	21 218	13 908	in Kol. 224	3100	105	716	310	48a
1 502 455	70 770	9396	7,37	22,81	67,81	9,38	90 506	62 324	" " 224	10 144	471	4096	1334	
93 652	17 202	1487	5,98	31,43	63,38	5,31	7480	1231	" " 224	260	43	310	51	- b
397 008	47 189	6305	6,43	26,34	68,45	5,01	29 915	19 410	4290	1034	116	1085	1211	
12 377	5993	796	6,46	61,07	28,80	9,13	2224	1257	in Kol. 224	—	—	—	8	- c
40 165	19 450	2582	5,04	55,74	32,98	11,24	8896	4603	" " 224	289	25	—	98	
4 726 069	74 993	9956	10,09	42,05	52,40	5,55	291 858	89 935	2533	16 611	38 623*	13 281	6929	49
464 431	19 311	2564	6,77	37,91	50,15	12,04	23 665	46 157	346	3919	651	6164	320	50
349 979	52 080	6914	8,81	67,71	27,65	4,64	16 299	7086	50	3275	411	1525	358	51
2 888 085	77 512	10 291	12,05	34,14	58,27	6,89	139 649	223 471*	4712	9368	2879	11 466	11 208	52a
653 272	28 855	3831	10,31	26,06	67,32	6,62	56 335	44 683	308	1859	1011	2776	2067	- b
86 621	12 098	1606	7,42	46,77	27,57	25,66	10 336	6068	in Kol. 224	1252*	53	223	134	53
314 093	89 231	11 847	25,12	8,84	71,63	19,47	3879	14 166	332	2795	57	8448	762	54
1 082 091	40 588	5389	13,66	22,71	70,25	7,01	57 210	90 449	2912	11 020	871	1435	3772	55
180 268	48 071	6382	36,61	6,72	91,28	2,0	12 497	14 374	841	4461	191	1022	2408	56
362 950	87 669	11 640	—	1,84	96,94	1,22	8806	28 743	675	8427	647	1055	590	57 a
151 406	20 296	2695	—	15,28	84,18	0,54	7400	27 374	205	897	258	653	—	- bc
2 959 686	63 227	8395	23,33	26,32	71,62	2,06	152 720	74 131	6938	16 852	in Kol. 223	6683	20 008	58
223 132	42 021	5578	15,42	15,39	82,16	2,45	9043	12 617	3032	1815	203	461	786	59
1 017 660	137 138	18 207	24,39	25,19	72,07	1,94	226 677	343 413	87 185	68 784	3013	3550	—*	60
4 661 904	81 888	10 872	15,32	36,33	62,52	1,13	168 560	383 624	2896	42 702	23 551*	11 600	—	61 a
244 478	14 075	1869	—	10,06	88,0	1,94	15 884	19 657	1632	3912	—	269	in Kol. 223	- b
411 174	50 888	6756	26,25	6,65	93,13	0,22	18 967	17 038	1091	2819	290	725	2301	62
5 576 312	89 193	11 882	17,53	31,20	67,50	1,30	229 679	250 583	20 489	36 570	6913	14 203	8738	63a
7 765 861	54 274	71 189	20,44	27,65	72,14	0,21	257 886	223 433	in Kol. 224	41 582	10 897	14 264	4317	- b
1 285 802	61 133	8157	22,83	27,29	70,54	2,17	56 367	85 407	4308	6360	2803	3299	968	- c
6 233 451	79 798	10 594	15,01	31,20	68,18	0,62	395 642	437 468	19 722	89 636	5400	27 809	58 170	64a
343 124	35 192	4672	17,46	43,38	54,93	1,69	18 912	16 801	2080	3402	in Kol. 224	1809	—	- b
726 686	27 757	3685	10,57	25,21	71,46	3,33	41 343	51 885	4323	8364	1865	3055	595	65
2 875 949	37 201	4939	21,32	33,63	64,41	1,96	118 402	184 160	in Kol. 224	36 712	534	6100	5620	66
404 694	35 129	4664	14,29	25,95	70,64	3,37	21 920	12 088	183	396	271	1086	577	67
144 176	37 352	4959	6,34	53,36	43,18	3,46	10 006	12 665*	624	4168	240	16	—	68
2 026 757	87 209	11 579	11,33	46,40	46,62	6,98	4788	63 264	2000	14 287	2201	67 025	s. 224—228	69
2 199 130	47 395	6292	10,64	30,29	63,20	6,51	119 768	47 864	3974	27 593	11 596	31 874	9357	70a
529 919	28 398	3762	9,30	30,67	47,47	21,86	41 954	45 086	243	8249	4354	7136	[illegible]	- b

Digitized by Google

		230	231	232	233	234	235	236		237	238
								(Forts.)		IV. Finanz-	
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahn-Verwaltung.								2) Für	
	I. **Staatsbahnen.**	Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Bureau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile	pro Kilo-meter	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc.	Feuerung der Loko-motiven.
								Bahnlänge.			
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	11 566*	3580	497	1968	5662	769 992	*9530*	*1265*	483 362	171 185
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	2194	2423	9805	in Kol. 234	28 135	1 867 333	*8870*	*1177*	919 792	664 112
3	Bebra-Hanauer	408	86	43	1	—	19 735	*3631*	*349*	9224	5417
4	Braunschweigische . . .	6802*	1407	215	5516	7606	552 699	*16 653**	*2211**	139 282	200 378
5	Friedrich-Franz-E. . . .	1950	235	322	46	893	36 331	*3111*	*413*	28 162	13 892
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	15 591* / 9008	2724 / 1179	1128 / 248	5218 / 2130	1231 / 1186	1 077 221 / 452 059	*8981* / *3769*	*1192* / *500*	441 445 / 210 429	371 542 / 245 501
7	Main-Neckar	1589	587	—	890	7893	158 945	*13 679*	*1816*	93 022	31 014
8	Main-Weser	3037	2168	1394	356	2679	312 382	*11 741*	*1559*	166 995	81 580
9	Nassauische	1401	104	—	113	1498	95 904	*3824*	*508*	113 875	33 265
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	in Kol. 234	13 062	2715	7517	117 396	1 376 475	*21 544*	*2861*	517 119	275 059
11	Preuß. Ostbahn	7185	4873	7104	3470	5243	1 063 524	*9671*	*1284*	344 972	237 212
12	Saarbrücker	22 189*	8503	6	476	7182	313 726	*16 138*	*2143*	131 436	57 309
13	Westfälische	8175*	85	11	993	10 137	404 375	*12 143*	*1612*	109 685	69 477
14	Sächsische östliche . . .	—	1478	227*	601	6733	164 953	*6413*	*852*	267 984	66 946
15	Sächsische westliche . . .	—	5858	560*	1544	9254	788 433	*11 455*	*1521*	595 881	141 257
16	Württembergische . . .	—	5477	—	1658	3287	782 507	*10 453*	*1388*	374 028	269 971
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische . . .	82 711*	3794	725	3343	17 982	981 014	*14 065*	*1867*	654 953	138 852
18	a. Göpnitz-Geraer . . .	in Kol. 233	in Kol. 233	in Kol. 233	3478	8030*	32 349	*7002*	*930*	14 042	4361
	b. Greiz-Brunner . . .	" " 234	" " 234	" " 234	in Kol. 234	107	4124	*3032*	*403*	9701	1682
19	a. Löbau-Zittauer . . .	—	—	44*	89	363	62 606	*13 882*	*1843*	27 400	7291
	b. Zittau-Reichenberger .	—	5474	91*	86	419	40 649	*11 450*	*1520*	28 003	4810
20	a. Oberschlesische . . .	36 857	18 804	1320	2983	54 019	445 313	*13 074*	*1736*	153 312	77 385
	b. Breslau-Posen-Glogauer	23 236	2664	1313	1493	15 410	219 704	*7892*	*1048*	55 519	25 929
	c. Stargard-Posener . .	14 077	2160	2863	1442	4223	129 203	*5709*	*758*	50 505	38 651
21	Rhein-Nahe-E.	1796	1282	—	897	10 829	199 788	*12 487*	*1658*	68 588	35 921
22	Wilhelms-Bahn	—	6930	157	384	7395	87 810	*3524*	*468*	29 306	11 753
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter . . .	161	1547	21	148	1454	93 809	*7565*	*1004*	32 516	25 733
24	Alberts-Bahn	336	2964	24	in Kol. 234	789	37 686	*7375*	*979*	34 451	8402
25	Altona-Kieler	473	6117	24	228	11 389	218 930	*8308*	*1116*	64 848	41 096
26	Bayerische Ostbahnen . .	38 993*	8517	78	5012	3261	534 558	*6575*	*873*	297 607	155 783
27	Berlin-Anhaltische . . .	1832	8816	541	1667	5262*	377 735	*7686*	*1020*	198 957	134 916
28	a. Berlin-Hamburger . .	14 759	6996	in Kol. 234	709	12 475	480 621	*12 100*	*1607*	218 252	145 193
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	—	31 414	*15 031*	*1996*	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1458	842	—	—	33 864*	377 911*	*19 340*	*2568*	153 935	100 898
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	in Kol. 234	10 216 / 1525 / 3278	733 / 536 / 613	804 / 512 / 741	25 790* / 11 533* / 20 149*	258 277 / 102 907 / 150 352	*11 484* / *4513* / *4934*	*1525* / *599* / *655*	106 864 / 38 843 / 44 332	98 265* / 35 718* / 40 765*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1231	7532	3979	466	6848	207 087	*9045*	*1201*	66 485	67 355
32	Frankfurt-Hanauer . . .	in Kol. 248	1256	—	in Kol. 251	2002*	16 788	*3075*	*408*	60 451**	19 606
33	Glückstadt-Elmshorner . .	55	996	—	10	3451*	22 038	*4897*	*650*	7667*	3256
34	Hessische Ludwigs-E. . .	5365*	15 613	—	164	26 516*	160 102	*6561*	*871*	179 424	61 190
35	Homburger	1283	2801	in Kol. 234	—	3306*	18 343	*7611*	*1011*	13 311	4697
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	7298	5407	178	3807	381 813	1 538 781*	*21 914**	*2909**	717 067	258 136

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (z. b. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist)	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	der Wagen. Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
18 110	8355	8768	8986	67 476	54 276	97 017	in Kol. 246c	117 736	in Kol. 246c	—	49 507*	1
in Kol. 245	33 987	in Kol. 245	54 259	214 804	490 955*	287 013	39 792*	163 196	160 829*	126 189	92 576*	2
684	511	106	362	1584	1758	80	—	—	—	731	438	3
in Kol. 239	10 308	in Kol. 241	23 321*	in Kol. 237	—	138 869	26 621	61 279	9000*	—	in Kol. 230	4
2142	803	136	459	—	—	4520	1605	3109	—	—	2214	5
in Kol. 239	7394	11 624	5848	188 431	34 516*	312 592	62 455	221 506	—	48 785	33 375	6
" " 236	in Kol. 242	12 552	in Kol. 242	96 921	9528	344 132	in Kol. 246a	in Kol. 246a	—	—	14 780	
7383	2936	3408	2174	16 384	10 327	21 300	" " 246c	22 236	—	102 362	6827	7
13 071	2692	3013	2007	36 545	31 492	99 574	16 174	29 670	—	—	14 957*	8
9727	2479	1717	1323	3928	8343	15 602	6629	12 758	—	—	4324	9
42 995	9994	13 041	25 561	208 708	134 129	212 937	53 202	184 026	—	234 040	16 654	10
42 187	22 914	5725	11 964	27 532	66 296	217 326	in Kol. 246c	139 874	3536	469 966	53 688	11
17 241	14 075	2696	3424	7872	8477	55 039	" " 246c	76 308	14 272	—	25 492	12
16 957	4083	14 825	4051	10 586	13 312	40 722	5469	30 885	7519	77 305*	8805	13
1070*	10 186*	445*	6705	39 488	13 022	36 432	13 243	30 206	—	—	5329	14
4625*	16 267*	652*	12 893	81 018	43 359	57 059	23 437	49 279	in Kol. 246c	—	5744	15
55 575	12 554	5409	3788*	26 184	7668	184 023	in Kol. 246c	154 456	" " 246c	—	99 247	16
65 140	15 934	6538	14 578	77 364	13 041	157 970	in Kol. 246c	161 648	15 587	—	in Kol. 230	17
164*	303*	14*	—	—	1298	—	—	—	—	—	" " 233	18a
in Kol. 241	483	in Kol. 241	—	—	149	142	in Kol. 246a	32	—	—	—	- b
129*	582*	24*	863	2475	1760	3915	1066	2671	—	—	526	19a
85*	384*	16*	514	3158	1320	2583	703	1762	—	—	644	- b
27 648	7437	2262	12 593	31 967	438	101 954	in Kolonne 246c	100 907	—	—	1032	20a
9674	2264	763	4406	11 185	2974	35 673		30 722	—	—	361	- b
7376	1549	1015	4066	5037	24 402	21 722		16 215	in Kol. 246c	—	—	- c
4825	8114	994	1873	5565	4803	29 129		36 308	7124	350	4040	21
5222	3283	560	1520	1348	16 745	11 502	1017	13 952	344	—	3866	22
5308	3227	1345	1215	4042	7989	24 260	6380	17 037	625	—	2012	23
1636	2374	in Kol. 241	1737	11 911	494	7064	628	8341	in Kol. 246c	—	221	24
3435	1023	2656	1341	56 428	4557	23 513	11 921	25 658	296	—	3070	25
in Kol. 239	15 762	in Kol. 241	9964	28 284	4010	79 317	in Kol. 246c	59 049	in Kol. 246c	—	18 616	26
" " 239	19 454	" " 241	27 313*	44 594	79 377*	51 991	" " 246c	84 167	—	—	9162	27
19 767	11 758	9441	28 762*	154 405*	59 574*	115 119	36 925	113 730	—	214 984	10 546*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 202	6993	1068	6093	44 415*	4823	49 738	30 515	40 898	—	—	11 303	29
12 177	3605*	3662	4599*	63 386	12 967	42 091	9715	13 273	—	31 026	3765	30a
4426	1310*	1331	1671*	23 039	4713	23 171	4509	7337	—	—	1368	- b
5051	1496*	1519	1908*	26 296	5380	27 852	5948	8103	—	—	1562	- c
12 268	12 476	13 170	2677	10 282	2181	43 482	7490	48 173	—	—	1340	31
i. K. 237 u. 239	382*	in Kol. 237	4863*	in Kol. 237	6428*	12 981	7339	in Kol. 246b	in Kol. 246b	—	1378*	32
308	in Kol. 237	" " 237	in Kol. 237	" " 237	1328	2014	838	1248	10	—	in Kol. 237	33
9734	1661	3637	2377	32 415	27 981*	31 380	in Kol. 246c	16 392	98	—	17 980*	34
1036	111	709	in Kol. 246	1294	1024	2905	3858	in Kol. 246b	—	—	1260	35
60 274	26 477	13 178	18 791	121 100	122 808	424 618*	in Kol. 246c	323 857*	92 925*	—	39 260	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.							(Forts.) IV. Finanz- 2) Für		
		Heizung der Wärterlokale.	Grund-steuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	pro Kilometer	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4596	1156	756	1719	605	214 126	*10 801*	*1434*	91 221	47 023	12 147
38	Leipzig-Dresdener . . .	1004	39 220	58	11 709	19 158*	383 302	*21 094*	*2801*	283 651	87 099	32 639
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	100	953	—	—	989	7344	*9180*	*1219*	6760	3205	817
40	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2609	1717	—	223	2172	102 084	*6992*	*928*	44 294	36 240	2445
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9216*	9218	1065	in Kol. 251	16 328*	232 339	*12 001*	*1593*	104 177	88 805	8895
42	a. Magdeburg-Halberstädter	721	359	—	" " 234	22 817	205 449	*17 635*	*2341*	112 039	68 852	6440
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1349	5100	in Kol. 223	" " 229	5888	151 468	*10 592*	*1406*	40 170	33 300	4015
	c. Cöthen-Wegelebener .	783	—	233	—	545	104 190	*9327*	*1239*	29 938	27 711	2240
43	Mecklenburgische . . .	1089	922	393	327	1655	93 869	*4871*	*647*	52 949	23 845	2297
44	Neisse-Brieger . . .	196	137	1	102	499	23 493	*4030**	*535**	10 512	7440	1023
45	Niederschlesische Zweigbahn .	271	437	22	1283	1789	41 484	*4367*	*580*	17 670	15 105	2081
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	300	129	35	71	1132	27 074	*2675*	*355*	15 468	7128	1092
47	Ostpreußische Südbahn .	—	—	133	176	2312	27 164	*3345*	*444*	9327	10 114	1541
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1017 5855	1800 7200	—	123 733	1616 2852	43 913 185 515	*2046 8738*	*277 1159*	34 026 136 104	15 693 55 661	2548 12 192
	b. Pfälzische Maximiliansb.	580 2540	360 1594	in Kol. 224	68 276	122 2264	10 688 62 645	*1278 7493*	*169 995*	10 946 43 982	4704 18 662	560 2240
	c. Neustadt-Dürkheimer .	62 142	241 1007		22 54	13 606	3827 15 720	*1853 7613*	*246 1011*	1474 6976	530 2529	260 842
49	Rheinische	3076	10 200	—*	5602	46 769*	525 417	*8337*	*1107*	333 730	133 873	21 043
50	Schleswigsche	150	7457	323	in Kol. 234	5730	94 882	*3945*	*524*	24 375	23 997	1537
51	Taunus-E.	547*	2915	55	64	245	32 830	*4885*	*649*	46 974	32 120*	4649
52	a. Thüringische	2821	4664	1222	1560	6491	419 511	*11 259*	*1495*	157 795	145 544*	14 371
	b. Werra-E.	1418	1673	50	466	1733	114 379	*5052*	*671*	45 828	49 564	2947
53	Tilsit-Insterburger . . .	797*	99	1234	358	8	20 562	*2872*	*381*	7707	8427	471
54	Aussig-Teplitzer . . .	—	1010	—	53	29	31 531	*8958*	*1189*	35 133	3769	951
55	Böhmische Westbahn .	in Kol. 248	11 732*	2303	369	8704	190 777	*7156*	*950*	66 553	24 853	6956
56	Brünn-Rossitzer	745*	695	17	335	373	37 959	*10 122*	*1344*	9125	5065	763
57	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weseritzbrücke. c. Pferde-Bahn . }	398 290	673 464	— 454	248 25	776 —	51 038 38 020	*12 326 5096*	*1636 676*	18 367 15 230	5664 8483	1639 883
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	12 306*	in Kol. 234	1629	2466	36 989*	330 722	*7065*	*938*	168 906	81 041	6809*
59	Graz-Köflacher	114	1667	279	201	373	30 591	*5761*	*765*	17 151	3082	935
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	5109	in Kol. 240	2910	4719	15 135	760 495	*9466*	*1257*	881 839	217 769	37 731
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	—	" " 271	2647	5561	23 247*	664 388	*11 670*	*1549*	405 418	309 120	28 543*
	Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	" " 271	491*	266	184	42 298	*2435*	*323*	37 353*	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener .	1850	736	66	33	2053	47 969	*5937*	*788*	18 752	12 476	3471
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	6024*	16 653	560	10 262	600 674	*9640*	*1279*	602 570	131 521	14 450
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	7062*	3320	534	11 583	574 878	*6238*	*828*	655 343	243 871	14 060
	c. Wien-Neu-Szönyer .	—*	1533*	643	153	1147	162 988	*7787*	*1034*	128 337	61 643	1950
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	12 391	17 420	—	1 063 658	*5229*	*694*	1 692 768	623 360	69 416
	b. Nordtiroler	—	314	501	617	1114	45 550	*4672*	*620*	36 709	17 145	1413
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	5810	2177	331	8077	127 825	*4883*	*648*	70 096	32 530	5350
66	Theiß-Bahn	in Kol. 223	23 254*	2212	4554	10 169	391 717	*5067*	*673*	269 012	150 102	6311*
67	Turnau-Kralup-Prager .	—	562	—	252	—	37 335	*3241*	*430*	23 030	11 140	2625
68	Lüttich-Mastrichter . .	—	1829	—	255	4630*	34 433	*8920*	*1184*	22 475*	4920	1590
69	Niederländische Rhein-E.	—	1640	—	" " 221–226	in Kol. 224	158 205	*6807*	*904*	144 860	66 166	14 147
70	a. Warschau-Wiener .	31 622*	—	331	6817	5298	296 094	*6381*	*847*	187 091	81 792	11 956
	b. Warschau-Bromberger	7815*	—	66	1722	1613	120 184	*6127*	*853*	44 526	26 266	2666

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
Ergebnisse.												
die Transport-Verwaltung.												
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Meliorat.-Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 239	3430	in Kol. 241	2025	10644	11991	46120	10523	19328	884	47919	6987	37
„ 239	in Kol. 239	„ „ 239	21446*	in Kol. 237	—	34347	in Kol. 246c	60861	—	30711	10801	38
297*	703	209	128	—	—	2261	2092	—	—	3594	176	39
3810	846	14211*	3402	39336	2347	16795	6995	8812	—	—	5299	40
12590	13754	45360	9739	114642	3785	43431	18780	28068	—	—	1065	41
6911	7771	1055	4032	10036	4670	34599	11732	30129	in Kol. 246c	—	—	42a
6102	3946	1408	1812	in Kol. 237	4695	23167	4494	11998	„ 246c	—	in Kol. 234	- b
1910	1150	71	1047	510	852	11292	742	5529	—	—	252	- c
571	810	7	1053	3138	920	20902	8793	16551	—	—	3542	43
1010	1644*	in Kol. 241	418	1229	713	3517	409	2373	473	—	897	44
1448	291	389	619	6248*	—	4830	1596	4901	in Kol. 246c	—	256	45
1028	363	8	291	6276*	1174	6040	1236	4409	1149*	—	481	46
1568	817	—	245	6340*	432	1901	in Kol. 246c	926	88	—	in Kol. 234	47
1505	1445	347	792	7273	—	7209	2637	10543	—	—	1122	
6022	6940	1389	3370	29093	—	29836	12548	42196	—	—	4690	48a
467	394	104	243	2230	—	2103	532	9224	—	—	344	
1846	1576	426	973	8922	—	8412	2926	11704	—	—	1377	- b
40	36	9	21	194	—	237	149	—	—	—	30	
161	144	37	85	776	—	1208	694	—	—	—	120	- c
35956	7029	7457	8887	76832*	22768	52057	15476	31916	in Kol. 246c	32253	46199	49
840	1399	in Kol. 241	380	7020	343	15115	14427	in Kol. 246b	„ „ 246b	—	2244	50
in Kol. 239	3891	„ 241	755	9269	8847	6523	in Kol. 246c	10754	1504	—	3725	51
19237	3490	4489	4286	106872*	37855	132846*	34814*	87242*	—	—	29125	52a
5902	462	213	1675	23435*	13012	48151	in Kol. 246c	14272	—	—	6017*	- b
676	425	1126	in Kol. 244	796	606	1603	„ 246c	1175	260	—	673	53
475	332	166	344	4149	2938	4615	1368	8052	482*	—	3869*	54
in Kol. 239	3809	in Kol. 241	2528	13550	5962	29831	8961	33681	575	—	14588	55
82	229	21	147	5393	—	8756	296	4011	4463*	—	147	56
in Reserve 239	1141	787	430	2608	—	8223	1010	4769	—	—	1350	57a
	613	in Kol. 241	255	853	- 169	4630	1037	6276	—	—	750	- b c
	14216*	„ 241	in Kol. 235	14126	12030	83592	19050	128413	1293	—	in Kol. 251	58
	669	341	69	11258*	114	3519	762	4385	69	—	1236	59
19006	33875	19005	11900	163164	59798	334783	48863	214541	—	—	16541	60
in Kol. 239	15035*	in Kol. 241	4187*	94043	24485	102056	38559	81353	in Kol. 246c	—	24283	61a
—	1086	„ 241	—	7367	89778*	—	854	6147	—	—	539	- b
900	3538	233	153	16709	5525	12162	670	11857	9	—	568	62
3952	15416	155	6505	71825	—	183568	34420	189685	27	21174	21469	63a
4298	27319	296	8350	82672	—	200284	45956	300773	136	28729	19845	- b
514	1678	22	996	20123	3192	50852	4511	31095	46	8764	4215	- c
in Kol. 239	34852	in Kol. 241	20146	240277	19282	340878	121061	161369	—	—	51663*	64a
506	1271	327	184	9413	3005	4112	956	1254	97	—	1240	- b
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	3650	11798	8731	27777	5827	15419	465	—	4055	65
	17039*	„ 241	2269	8003	23488	62693	22806	56335	—	—	4069	66
	in Kol. 239	„ „ 239	917	2521	—	1476	903	4120	—	—	3409	67
787	„ 239	„ „ 246c	633	in Kol. 237	473	2960	1069	4533	—	—	1053	68
in Kol. 239	12487	„ 241	1144	121872*	19445	60665	30642	51187	—	20571	1274	69
14427	7211	450	2965	7042	4342	108048	in Kol. 246c	114542	6404	—	in Kol. 230	70a
3700	1500	82	696	564	1389	28773	„ 246c	30460	779	—	„ 230	- b

BIBLIOTECA REGIA MONACENSIS

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
	(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							(Forts.) IV. Finanz- 3. Für die allge-			
	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehr.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung rc. der Verwaltungs-Vorstände rc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Druck-sachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
	Thlr.				Thlr.	Sgr.		Thlr.			
1 Badische	71 989	1310*	32 368	20 139	1 228 459	2,65	2,32	1486	30 686	490	5910
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	135 583	46 237	43 285	140 684*	3 724 650	3,76	2,605	in Kol. 256	61 851	80	7791
3 Bebra-Hanauer	3002*	41	2214	2178	29 692	7,43	5,26	—	1640	1	1182
4 Braunschweigische	in Kol. 252	330	12 142	56 038*	690 932	2,42	1,96	7300	75 646	—	4815
5 Friedrich-Franz-E.	1630	42	1070	316	63 266	1,83	1,33	4150	10 187	51	728
6 Hannoversche { a. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / b. 1. Juli bis 31 Dezbr 66	13 492* / 3493	10 486 / 5114	28 796 / 12 125	31 810 / 12 668	1 923 805 / 973 723	2,79 / 2,71	2,03 / 2,03	in Kol. 256 / " 256	152 049 / 75 712	37 830 / 1744	39 327 / 18 124
7 Main-Neckar	32 560	1611	8963	9009	379 858	4,35	4,46	14 152	in Kol. 255	—	2039
8 Main-Weser	80 335	3977	12 577	7815	612 927	4,03	3,02	6748	39 424	188	6600
9 Nassauische	18 803	118	5333	12 245	254 708	2,0	2,25	3943	9118	185	1027
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	473 932	5879	32 134	117 373	2 581 919	4,71	2,27	15 842	44 374	679	8471
11 Preuß. Ostbahn	162 113	2102	19 173	214 487	2 062 905	4,76	2,82	24 998	90 009	7723	in Kol. 257
12 Saarbrücker	102 054	5766	4786	4742	540 518	3,50	3,28	2889	27 810	1764	3585
13 Westfälische	100 995	470	5962	24 051	553 186	3,43	2,36	5745	30 905	203	3372
14 Sächsische östliche	73 143	2512	9476	47 242	627 947	4,60	2,22	in Kol. 256	29 954	346	5433
15 Sächsische westliche	113 660	1008	18 929	72 001	1 255 858	3,12	1,62	" 256	52 993	158	5440
16 Württembergische	97 001	463	20 056	15 530	1 373 411	2,99	2,44	9000	29 896	420	5733
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltg.											
17 Bergisch-Märkische	115 406	15 827	55 389	94 618	1 652 743	3,60	2,47		122 484	517	16 100
18 a. Gößnitz-Geraer	11 878	—	in Kol. 253	8766	41 297	2,98	2,57	in Kolonne 256 enth.	2747	33	in Kol. 259
b. Greiz-Brunner	1028	—	—	2362	15 579	2,62	4,48		3975	—	
19 a. Löbau-Zittauer	8846	184	1135	854	60 384	5,12	2,75		2433	109	38
b. Zittau-Reichenberger	5814	18	2098	2255	54 604	5,43	3,77		2238	6	430
20 a. Oberschlesische	281 812	7413	17 962	210 547	1 045 640	3,46	1,31	3204	36 878	611	4973
b. Breslau-Posen-Glogauer	95 412	702	3501	75 508	359 580	2,97	1,77	5535	28 015	511	4485
c. Stargard-Posener	74 496	3361	3005	5942	261 089	3,39	2,03	2617	23 426	39	3549
21 Rhein-Nahe-E.	80 854	1153	2640	4834	302 900	2,82	2,60	6273*	24 051	547	3115
22 Wilhelms-Bahn	18 409	1956	2452	21 191	148 668	2,71	1,96	3400	12 234	552	1730
b) in Privatverwaltung.											
23 Aachen-Mastrichter	18 459	179	2348	5454	162 700	3,31	3,92	—	4744	391	620
24 Alberts-Bahn	3858	28	341	1639	84 099	2,426	2,91	2362	2888	436	828
25 Altona-Kieler	25 154	240	10 993	10 800	289 948	2,43	2,93	5275	14 815	1861	3398
26 Bayerische Ostbahnen	5112	—	6380	52 189	756 040	1,89	1,73	11 238	33 170	12 836	in Kol. 257
27 Berlin-Anhaltische	65 490	1659	16 354	57 401*	817 858	3,24	2,70	28 754	36 436	2861*	2745
28 a. Berlin-Hamburger	46 494	2363	10 610	42 004*	1 254 273	4,63	3,0	16 838	39 090	1123	6644
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	81 980	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	108 483	1348	1370	25 547	606 050	3,74	2,44	in Kol. 256	41 166	366	3128
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	41 768* / 15 182* / 17 328*	153 / 55 / 64	5072 / 1844 / 2104	21 156* / 7690* / 8776*	482 162 / 175 340 / 202 059	3,39 / 2,45 / 2,37	2,48 / 2,69 / 2,61	4269 / 4328 / 5783	16 318 / 16 543 / 22 107	238 / 241 / 322	1101 / 1116 / 1492
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	35 584	277	5817	28 933	376 871	2,72	2,30	in Kol. 256	23 784	622	2083
32 Frankfurt-Hanauer	8445*	147	3183	4303	131 618	4,03	2,66	" 256	5532	556	146
33 Glückstadt-Elmshorner	1699	—	in Kol. 257	586	19 464	1,89	2,95	1516	1857*	192	217
34 Hessische Ludwigs-E.	27 184*	2745	5726	27 763*	461 962	2,53	2,25	in Kol. 256	15 242	5616	669
35 Homburger	484	54	795	251	32 132	2,18	3,92	2010	1412	390	377
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	409 451	2122	23 718	115 364*	2 831 829*	3,69*	2,47*	—*	70 465	2115	7520

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. **Ausgaben.**

Dotirung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen b. auf die Transport-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
2286	5679	46 537	*576*	*76*	—	2 044 988	*25 309*	*3360*	*4,47*	37,65	60,07	2,28	45,53	1
1078	13 784	84 584	*402*	*53*	665 904	6 342 471	*30 127*	*3999*	*6,39*	32,89	65,62	1,49	66,44	2
28	123	2974	*397*	*53*	—	52 401	*6987*	*928*	*4,81*	37,66	56,66	5,68	72,71	3
in Kol. 258	13 321	101 082	*3046**	*404**	—	1 344 713	*40 516**	*5379**	*5,48*	41,10	51,38	7,52	52,36	4
424	1861	17 401	*1490*	*198*	—	116 998	*10 017*	*1330*	*3,24*	31,05	54,04	14,87	62,70	5
in Kol. 254	13 254	242 460	*2022*	*268*	—	3 243 486*	*27 033*	*3590*	*4,70*	33,21	59,31	7,48	46,245	6
258	6903	102 483	*854*	*113*	—	1 528 265	*12 742*	*1692*	*4,23*	29,20	63,71	6,71	44,06	
—	399	16 590	*1428*	*189*	—	555 393	*47 796*	*6345*	*6,36*	28,62	68,39	2,99	55,59	7
1815	1663	56 438	*2122*	*282*	—	981 747	*36 908*	*4901*	*6,46*	31,42	62,43	5,75	49,47	8
3215	1516	19 304	*770*	*102*	—	369 916	*14 749*	*1958*	*2,90*	25,92	68,86	5,22	44,64	9
2094	51 229	122 689	*1920*	*255*	—	4 081 083*	*63 877*	*8481*	*7,44*	33,73	63,26	3,01	52,25	10
4165	19 395	146 290	*1339*	*176*	—	3 272 719	*29 760*	*3951*	*6,76*	32,50	63,03	4,47	51,94	11
685	9967	46 700	*2402*	*319*	45 890	946 834	*48 705*	*6467*	*6,14*	34,82	60,0	5,18	56,80	12
1096	6307*	47 628	*1430*	*190*	—	1 005 189	*30 186*	*4008*	*6,32*	40,23	55,03	4,74	58,96	13
1233	38 290	75 256	*2926*	*388*	27 047	895 203	*34 806*	*4622*	*6,25*	19,0	72,33	8,67	50,19	14
1634	4214	64 439	*936*	*124*	65 315	2 174 045	*31 586*	*4194*	*5,40*	37,39	59,55	3,06	49,74	15
2308	8140	55 497	*741*	*98*	10 286	2 221 701	*29 678*	*3940*	*4,84*	35,38	62,11	2,51	49,11	16
in Kol. 230	100 523	239 624	*3435*	*456*	—	2 873 381	*41 195*	*5469*	*5,38*	34,14	57,52	8,34	42,49	17
520	667	3967	*860*	*114*	—	77 613	*16 799*	*2230*	*5,42*	41,68	53,21	5,11	65,19	18 a
—	—	3975	*2923*	*388*	—	23 678	*17 411*	*2312*	*3,98**	17,42	65,40	16,74	91,38	- b
in Kol. 240	6202	8782	*1947*	*259*	—	131 772	*29 218*	*3879*	*11,11*	47,51	45,42	6,47	102,34	19 a
40	10 332	13 046	*3675*	*488*	—	108 299	*30 507*	*4050*	*11,56*	37,53	50,42	12,05	117,21	- b
300	14 021	60 077	*1764*	*234*	—	1 551 030	*45 538*	*6046*	*5,13*	28,71	67,42	3,87	32,60	20 a
326	11 440	50 312	*1807*	*240*	—	629 596	*22 615*	*3002*	*5,20*	34,90	57,11	7,99	40,02	- b
225	4008	33 864	*1496*	*199*	—	424 156	*18 743*	*2488*	*5,51*	30,46	61,56	7,98	42,90	- c
595	4535	39 116	*2445*	*325*	—	541 804*	*33 863*	*4496*	*5,93*	36,44	55,90	7,22	65,60	21
531	12 204	30 651	*1239*	*164*	5446	271 945	*10 992*	*1459*	*4,95*	32,71	55,79	11,50	38,07	22
224	399	6378	*514*	*68*	34 758	297 646	*24 004*	*3187*	*6,03*	35,68	61,89	2,43	88,66	23
188	353	7055	*1381*	*183*	—	128 810*	*25 213*	*3347*	*3,79*	20,25	65,97	5,48	46,33	24
515	2997	28 861	*1108*	*147*	8800	546 539	*20 989*	*2787*	*5,32*	40,71	53,92	5,37	53,14	25
1496	16 494	75 234	*925*	*123*	—	1 365 832	*16 800*	*2231*	*3,43*	39,14	55,35	5,51	35,70	26
in Kol. 243	4798	75 594	*1536*	*204*	—	1 271 187	*25 867*	*3434*	*5,24*	29,75	64,33	5,92	58,65	27
3067	8122	74 884	*1885*	*250*	125 845*	1 935 623	*48 732*	*6470*	*7,43*	26,56	69,50	4,14	58,24	28 a
—	—	3894	*1863*	*247*	—	117 288	*56 119*	*7451*	—	26,72	69,90	3,39	39,73	- b
1284	2960	48 904	*2503*	*332*	—	1 032 865*	*52 859*	*7018*	*6,26*	36,59	53,68	4,73	41,03	29
346	2247	24 519	*1090*	*145*	—	761 958	*34 013*	*4516*	*5,38*	33,76	63,03	3,21	42,33	30 a
351	4004	26 583	*1166*	*155*	—	304 830	*13 370*	*1775*	*4,26*	33,76	57,52	8,72	62,67	- b
468	5351	35 523	*1166*	*155*	—	387 934	*12 732*	*1690*	*4,56*	38,76	52,68	9,16	68,87	- c
i. K. 248 u. 252	13 351	39 840	*1740*	*231*	—	623 798	*27 246*	*3617*	*4,80*	33,20	60,41	6,39	40,41	31
i. K. 243 u. 248	478	6712	*1229*	*163*	21 614	176 732	*32 368*	*4297*	*5,40*	10,42*	84,45*	4,33	54,49	32
39	297	4118	*915*	*122*	—	45 620	*10 138*	*1346*	*4,42*	48,31	42,67	9,02	60,95	33
1083	5075*	27 685	*1135*	*151*	—	649 749	*26 640*	*3537*	*3,58**	24,64	71,10	4,26	38,94	34
in Kol. 248	2844	7033	*2918*	*387*	—	57 508	*23 862*	*3168*	*3,90*	31,90	55,98	12,12	46,26	35
1885	65 666*	147 951	*2107*	*280*	—	4 518 561*	*64 351**	*8544**	*5,49**	34,06	62,67	3,27	46,92	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							(Forts.) IV. Finanz- 3. Für die allge			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung rc. der Verwaltungs-Vorstände rc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse
		Thlr.			Thlr	Thlr	Thlr	Sgr	Thlr.		Thlr.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	47 199	432	3971	3636	365 480	3,18	2,78	4222	14 128	625	709
38	Leipzig-Dresdener	83 099	1585	—	76 913*	723 152	4,11	2,73	in Kol. 256	36 755	2225	1337
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	363	21 505	2,34	1,11	228	543	143	260
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	3653	262	2053	6849	197 649	4,26	4,06	4400	9846	1452	667
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	43 812	6631	11 480	9162	564 176 69519*	4,11	2,36	13 500	22 401	2453	1640
42	a. Magdeburg-Halberstädter	73 587	334	in Kol. 252	20 786	393 033	4,33	2,62	in Kol. 256	33 676	1471	1721
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	198	587	2650	138 543	2,41	1,96		7756	in Kol. 258	1839
	c. Cöthen-Wegelebener	5745	80	475	1647	90 939	2,23	3,10		6959	9	1329
43	Mecklenburgische	—	103	2605	8702	146 788	2,23	2,33	10 327	9195	315	1254
44	Neisse-Brieger	6522	1499	675	30	40 393	2,63	2,28	—	6930	474	328
45	Niederschlesische Zweigbahn	30 659	46	1259	817	88 215	3,67	2,63	2171	6362	107	870
46	Oppeln-Tarnowitzer	3331	—	1097	1938	52 509	2,29	2,45	—	9369	188	592
47	Ostpreußische Südbahn	810	19	1369	1757	37 254	2,26	2,92	5275	5412	2	476
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—		2517	17 540*	105 243	1,98	1,13		5240	529	1191
		—	in Kolonne 252	10 068	91 097*	441 206	2,21	1,96	in Kolonne 256	21 612	1049	2455
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—		734	10 736*	36 720	2,38	2,46		2118	240	341
		—		2938	40 896*	146 882	2,26	2,14		8474	1552	1261
	c. Neustadt-Dürkheimer	440		39	1174*	4683	2,45	2,42		432	49	110
		1748		317	3276*	18 713	2,23	3,093		1718	140	466
49	Rheinische	115 080	5689	23 279	56 404	1 023 928	2,14	2,39	5000	55 031	2260	7645
50	Schleswigsche	7355	149	in Kol. 252	7122	106 303	1,55	1,55	11 176	11 622	in Kol. 256	in Kol. 258
51	Taunus-E.	3325	331	4335	9675	146 677	3,70	3,33	in Kol. 256	11 255	2483	340
52	a. Thüringische	101 051	4570	16 348	27 059	927 003	3,87	2,94	9414	27 017	1971	3382
	b. Werra-E.	27 478	954	3726	6687	250 323	3,93	3,71	4308	13 389	671	1139
53	Tilsit-Insterburger	575	25	671	310	25 526	2,19	2,73	in Kol. 256	5440	192	468
54	Aussig-Teplitzer	3154	—	315	488	70 600	5,65	6,29	4000	10 446	1200	1841
55	Böhmische Westbahn	20 951	4987	3273	400	241 458	3,03	2,69	23 333	36 628	4362	2942
56	Brünn-Rossitzer	1194	9	464	151	40 316	8,30	5,46	—	—	566	912
57	Buschtehrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Bestyka c. Pferde-Bahn	23 712	—	803	863	71 566	—	—	—	10 535	674	289
		—	—	647	66	39 892	—	—	—	4527	183	564
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	593	—	17 040	44 738	591 847	4,67	2,45	33 334	69 588	4683	3086
59	Graz-Köflacher	4733	—	1226	288	49 837	3,44	3,84	1641	6912	289	1747
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	59 120	565	27 781	218 961	2 365 242	5,28	2,21	24 333	151 323	12 368	10 240
61	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	—	in Kol. 252	24 481	14 756*	1 166 319	3,43	3,12	60 150	111 473	in Kol. 258	24 431
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	1163	1271*	145 558	—	—	1624	—	—	1522
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	25	402	73	87 523	5,39	2,91	4597	2676	1223	433
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	—*	8287	—	1 305 024	4,10	1,96		46 555	4549	10 164
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	8632	18 671	1 659 275	4,37	1,43	in Kolonne 256	54 579	5333	12 590
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	2123	1984	322 045	5,73	2,96		11 849	1157	2562
64	a. Südbahn, Oesterreichische	45 213	—	42 797	—	3 463 082	3,20	2,22		127 865	in Kol. 260	4764
	b. Nordtiroler	4712	—	1691	948	84 983	4,33	3,24	7126	7100	601	270
65	Süd-Norddeutsche	5458	—	6997	25 962	224 115	3,26	3,24	8300	26 253	9580	5449
66	Theiß-Bahn	—	—	12 865	9904	644 986	4,43	2,28	in Kol. 256	30 278	3520	1475
67	Turnau-Kralup-Prager	2144	202	2121	1376	55 984	1,91	2,13	4500	12 365	551	1481
68	Uttitsch-Mastrichter	—	1601	1533	1956	45 583	2,0	1,12	in Kol. 256	8048	in Kol. 258	1201
69	Niederländische Rhein-E.	28 676	in Kol. 244	8650	2207	583 993	3,26	3,35	20 493	23 315	2248	773
70	a. Warschau-Wiener	100 770	1205	10 154	19 658	678 057	3,21	2,12	in Kol. 256	87 471	50 176	8295
	b. Warschau-Bromberger	32 209	92	1827	5426	180 884	3,19	2,71	256	38 037	3182	1796

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Procente.				
721	9060	29 465	*1487*	*197*	12 207	621 278	*31 346*	*4162*	*5,41*	35,17	60,91	4,83	54,17	37
—	2017	42 334	*2330*	*309*	—	1 148 788	*63 224*	*8394*	*7,0*	33,37	62,94	3,69	49,02	38
143	1877	3194	*3992*	*530*	—	32 043	*40 054*	*5318*	*3,79*	22,92	67,11	9,97	51,17	39
1115	2045	19 525	*1337*	*178*	—	319 258	*21 867*	*2903*	*7,05*	31,91	61,91	6,12	64,11	40
1816	24 472	66 282	*3424*	*454*	69 800	1 002 116	*51 762*	*6872*	*7,30*	26,93	65,29	7,68	42,24	41
969	4536	42 373	*3637*	*483*	—	640 855	*55 009*	*7303*	*7,07*	32,06	61,23	6,61	45,61	42a
in Kol. 258	118	9713	*679*	*90*	—	299 724	*20 959*	*2782*	*5,22*	50,53	46,23	3,24	50,23	- b
158	26 132	34 657	*3102*	*412*	—	229 786	*20 572*	*2731*	*5,63*	45,34	39,58	15,08	84,92	- c
538	879	22 508	*1468*	*155*	—	263 165	*13 656*	*1813*	*4,03*	35,67	55,76	8,55	46,84	43
100	1571	9403	*1522*	*202*	1456*	74 745	*12 095*	*1606*	*4,86*	32,06	55,11	12,83	40,46	44
537	547	10 603	*1116*	*148*	—	140 302	*14 769*	*1961*	*5,44*	21,57	62,67	7,56	42,71	45
769	746	11 664	*1452*	*153*	—	91 247	*9016*	*1197*	*3,58*	29,67	57,55	12,78	43,54	46
895	417	12 477	*1537*	*204*	—	76 895	*9470*	*1257*	*4,67*	35,33	48,45	16,22	68,27	47
212	1116	8315	395	52	—	157 471	*7491*	*992*	*2,96*	27,08	66,83	5,79	34,06	
468	6206	31 788	*1497*	*199*	—	658 509	*31 018*	*4118*	*3,30*	28,14	67,0	4,87	43,43	48a
128	894	3695	443	58	—	51 038	*6112*	*811*	*3,26*	20,91	71,36	7,73	54,26	
516	2915	14 717	*1760*	*234*	—	221 244	*26 823*	*3561*	*3,45*	27,94	65,50	6,56	56,48	- b
52	497	1143	534	73	—	9653	*4674*	*621*	*3,06*	39,81	44,20	15,99	77,99	
213	2473	4950	*2397*	*318*	—	39 383	*19 071*	*2532*	*4,94*	31,91	47,50	12,59	98,05	- c
2706	32 794*	105 436	*1673*	*222*	—*	1 654 781	*26 258*	*3486*	*3,83*	31,75	61,49	6,36	35,01	49
in Kol. 260	5385	28 183	*1172*	*156*	—	229 368	*9537*	*1267*	*3,34*	41,57	46,34	12,29	49,39	50
r 248	1715	12 970	*1939*	*256*	—	192 477	*28 642*	*3802*	*4,85*	17,06	76,20	6,74	54,29	51
977	12 220	54 981	*1476*	*196*	—	1 401 495	*37 614*	*4994*	*5,85*	29,93	66,15	3,92	48,52	52a
880	3580	23 967	*1059*	*140*	63 429	452 098	*19 969*	*2651*	*7,13*	29,43	64,41	6,16	69,21	- b
in Kol. 248	594	6694	*935*	*124*	—	52 782	*7372*	*979*	*4,52*	38,96	48,36	12,68	60,93	53
126	1159	18 772	*5333*	*708*	—	120 903	*34 347*	*4560*	*9,67*	26,06	58,39	15,53	38,49	54
5203	383	72 851	*2732*	*363*	25 195	530 281	*19 890*	*2641*	*6,66*	37,77	47,81	14,42	49,0	55
—	2723	4201	*1120*	*148*	—	82 476	*21 994*	*2920*	*16,78*	46,02	48,88	5,10	45,75	56
338	7374	19 219	*4642*	*616*	—	141 823	*34 257*	*4548*	—	35,90	50,46	13,55	39,08	57a
161	1753	7188	*964*	*128*	—	85 100	*11 498*	*1515*	—	44,06	46,88	8,44	56,91	- bc
18 761	25 382	154 834	*3308*	*439*	—	1 077 403	*23 016*	*3056*	*8,20*	30,70	54,93	14,37	36,10	58
693	92	11 374	*2112*	*284*	—	91 802	*17 289*	*2295*	*6,24*	33,32	54,29	12,39	41,14	59
3664	36 082	238 010	*2963*	*393*	—	3 363 747	*41 869*	*5559*	*7,51*	22,61	70,31	7,08	30,51	60
n Kol. 258	21 419	217 473	*3820*	*507*	—	2 048 180	*35 977*	*4776*	*6,13*	32,44	56,94	10,62	43,94	61a
—	3791	6937	*399*	*53*	—	194 793	*11 214*	*1489*	—	21,72	74,73	3,55	73,68	- b
655	130	9714	*1202*	*160*	—	145 206	*17 971*	*2386*	*9,27*	33,03	60,27	6,70	35,31	62
	14 365*	75 535	*1212*	*161*	—	1 981 233	*31 796*	*4222*	*6,23*	30,31	65,47	3,42	35,53	63a
in Kolonne 258	16 141*	88 553	*961*	*128*	—	2 322 706	*25 206*	*3347*	*6,11*	24,75	71,43	3,82	29,91	- b
	3657*	19 225	*918*	*122*	—	504 258	*24 092*	*3199*	*8,06*	32,82	63,97	3,21	39,22	- c
	126 138	258 767	*1272*	*169*	—	1 785 507	*23 524*	*3123*	*4,43*	22,23	72,36	5,41	29,44	64a
335	236	15 668	*1607*	*214*	—	146 201	*14 995*	*1991*	*7,44*	31,15	58,13	10,72	42,61	- b
581	23 851	74 005	*2826*	*375*	—	425 945	*16 269*	*2160*	*6,19*	30,09	52,61	17,30	58,61	65
1889	22 323	59 485	*769*	*102*	—	1 096 188	*14 180*	*1883*	*8,20*	35,13	58,84	5,43	38,12	66
2000	268	21 145	*1836*	*244*	—	114 464	*9936*	*1319*	*1,64*	32,61	48,91	18,48	28,78	67
468	308	10 025	*2597*	*345*	—	90 041	*23 327*	*3097*	*3,96*	38,24	50,62	11,14	62,45	68
1057	3785	51 671	*2223*	*295*	36 817	830 686	*35 741*	*4746*	*4,64*	19,93	73,56	6,51	40,99	69
906	16 486	163 334	*3520*	*467*	—	1 137 485	*24 515*	*3255*	*5,56*	26,03	59,61	14,36	51,72	70a
89	1796	44 900	*2401*	*319*	—	345 968	*18 501*	*2456*	*6,10*	34,73	52,28	12,99	65,23	- b

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-**

	I. Staatsbahnen.	268			269	270		271	272	
		C. Ueberschuß.								
		Der Ueberschuß beträgt:						Verwendung		
		a. überhaupt. Thlr	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr	b. zur Amortisation	zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Prct.	b. Thlr
1	Badische	2 446 317	*30 276*	*4020*	*5,13*	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gpchf. Zwgb.)	3 616 939	*17 180*	*2281*	*4,98**	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	19 668	*2622*	*348*	—*	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	1 223 420	*36 861**	*4891**	*9,85*	823 594	—*	—	—	—
5	Friedrich Franz-E.	43 925	*3761*	*499*	*1,13*	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66)	3 767 108* / 1 890 869	*31 408* / *15 765*	*4170* / *2093*	*6,11* / *3,266*	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	392 414	*33 771*	*4484*	*5,55*	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	1 002 601	*37 692*	*5005*	*6,24*	4073	—	—	—	—
9	Nassauische	458 792	*18 293*	*2429*	*2,40*	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 641 187	*56 991*	*7566*	*9,69**	542 197	119 575	—	4*	388 262
11	Preuß. Ostbahn	3 028 030	*27 535*	*3656*	*6,49*	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	720 091	*37 042*	*4918*	*4,97*	—	—	—	—	—
13	Westfälische	699 650	*21 010*	*2789*	*4,34*	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	888 164	*34 532*	*4584*	*5,19*	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2 199 413	*31 954*	*4242*	*5,33*	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2 301 618	*30 746*	*4082*	*5,27*	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch Märkische	3 889 355	*55 762*	*7403*	*7,39*	—	1 532 111*	136 530	146 250	8	1 440 000
18	a. Gößnitz-Geraer	41 440	*8970*	*1191*	*2,86*	—	—	—	—	3*	25 413*
	b. Greiz-Brunner	2234	*1642*	*218*	*0,37*	5000	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	3 207 495	*94 172*	*12 503*	*17,14*	389	333 198*	71 895	223 537	12	1 494 120
	b. Breslau-Posen-Glogauer	943 729	*33 898*	*4501*	*7,76*	—	530 052	in Kol. 270a	—	—	—
	c. Stargard-Posener	561 715	*24 954*	*3313*	*8,31*	29	64 517	16 821	7094	4 ⅓	225 000
21	Rhein-Nahe-E.	284 120	*17 757*	*2357*	*1,73*	—	255 750*	28 370	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	442 470	*17 885*	*2375*	*5,0*	—	278 654	30 961	—	2 ⅔	56 000
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	38 057	*3069*	*407*	*0,69*	—	38 057	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	149 217	*29 201*	*3877*	*5,91*	4323	65 214	13 200	—	7	63 000
25	Altona Kieler	481 906	*18 506*	*2457*	*5,26**	—	145 987*	—	—	9	276 750
26	Bayerische Ostbahnen	2 459 463	*30 252*	*4016*	*7,78*	12 266	—	—	—	6	2 015 233
27	Berlin-Anhaltische	2 017 747	*41 059*	*5451*	*13,017*	4455	307 500	42 500	182 396	13 ⅓	1 133 334
28	a. Berlin-Hamburger	1 382 482	*34 806*	*4621*	*9,90*	—	297 571	107 500	—*	8,625*	690 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	177 939	*85 138*	*11 303*	*7,74*	411	27 778*	3795*	7832*	8 ⅛	138 321*
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 484 339*	*75 964*	*10 086*	*9,62*	215 297	352 250	78 700	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	1 033 584	*45 958*	*6102*	*11,17*	4496	31 356	8644	75 079	8⅓	662 753
	b. Hinterpommer.	181 604	*7965*	*1058*	*1,95*	—	97 100*	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	175 322	*3754*	*764*	*1,73*	—	54 402*	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	904 637	*39 513*	*5246*	*9,21*	12 332	191 494	20 000	56 312	9 ¼	467 500
32	Frankfurt-Hanauer	146 419	*26 817*	*3560*	*6,56*	—	30 853	11 514	—	5,8	88 110
33	Glückstadt-Elmshorner	29 231	*6496*	*863*	*2,80*	—	7952	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	1 018 649	*41 765*	*5545*	*7,33*	—	249 045	24 729	—	7 ½*	620 000*
35	Homburger	66 797	*27 717*	*3680*	*4,19*	4071	28 914	8228	—	5 ½*	25 143*
36	Köln-Minden (u. Gießener)	5 909 740*	*84 464*	*11 174*	*9,41*	—	1 677 527*	129 500	281 832	9 ¼	2 361 667

Digitized by Google

273		274	275				276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 234	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert . .	43 925	. . . . .	—	—	5
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	392 414	. . . . .	—	—	7
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	658 868	Zur Vermehrung der Betriebsmittel .	163 998	183 808	8
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	9
—*	—*	in Kol. 260	Der Restverwltg. z. Verwend. überwies.	257 923	An die General-Staatskasse abgeliefert	2 333 230	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	112 563	2360	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	27 553	Zur Vermehrung der Transportmittel	182 361	—	14
—	230 543	5724	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	120 296	Zur Vermehrung der Transportmittel	559 301	—	15
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	16
48 582	654 943	—	Zur Verzinsung fremder Kapitalien für Betriebsmittel	17 730	Zur Rückzahlung früherer Zinszuschüsse an den Staat	90 080	—	17
—	8888	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	18a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	—	786	- b
—	—	392	. . . . .	—	. . . . .	—	—	19a
—	—	214	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
24 357	733 248*	—	Zur Super-Dividende des Staats .	543 278	Der Restverwaltung überwiesen .	2983	1636	20a
—	262 600	—	An die Oberschl. Eisenb.-Verw. abgelief.	151 057	. . . . .	—	20	- b
—	241 000	—	An die Oberschl. Eisenb.-Verw. abgelief.	9796	. . . . .	—	516	- c
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	21
76 855	in Kol. 273a	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	22
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	23
—	—	700	Tantième des Direktoriums und der höheren Beamten	4085	Gratifikation an den Gesellsch.-Ausschuß	500	6811	24
57 169	—	2000	. . . . .	—	. . . . .	—	—	25
285 714	—	28 571	Antheil des Staats	63 185	Sonstige Antheile und Gratifikationen	73 533	5493	26
—	344 575	5687	. . . . .	—	. . . . .	—	6210	27
279 911	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	624*	- b
—	—	in Kol. 264	Auf das Jahr 1867 einschl. 112 763 Thlr. Bestand des Jahres 1866 übertragen	328 061	. . . . .	—	—	29
69 595	126 168	3968	Zur Beamten-Sterbekasse	193	Tantième für den Verwaltungsrath und zu Unterstützungen	5059	1106	30a
—	76 970	4023	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	54 159	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel der beiden anderen Bahnen	2242	—	- b
—	113 845	5379	Zu Unterstützungen	196	Zu Unterstützungen	1073	—	- c
—	170 000	4500	Zur Tantième des Betriebs-Direktors ½ Proc. vom Reinertrage über 5 Proc.	1063	. . . . .	—	6100	31
—	14 971	857	Zur Krankenkasse d. Werkstätt.-Arbeiter	114	. . . . .	—	—	32
4959	—	—	Zur Zahlung von 4 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien . . .	16 320	. . . . .	—	—	33
—	95 143	4571	Tantième für den Verwaltungsrath .	11 173	Tantième für die Beamten . . .	11 173	—	34
3714	—	286	Tantième für den Verwaltungsrath und den Betriebs-Direktor	1768	Beitrag zur Krankenkasse der Beamten .	2815	529	35
15 837	603 938	664	Zur Extra-Dividende des Staats .	672 081	Zur Anschaffung von Wagen . .	2286	—	36

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-**

C. Ueberschuß.

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	268				269	270		271	272	
		Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
		a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation	zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Prct.	b. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordd.	525 532	26 516	3520	4,62	332	115 831	27 800	—	4¾	350 000
38	Leipzig-Dresdener . . .	1194767	65 755	8730	10,61	—	132 500	37 500	—	20	10 0000
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	30 582	38 228	5075	24,60	12 787	—	—	—	17	17 194
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	178 719	12 241	1625	2,70	—	—	—	—	2½	143 174
41	Magdeb.-Göth.-Halle-Leipz.	1370541	70 792	9399	15,28	—	202 738	53 100	133 438	20	700 000
42	a. Magdeburg-Halberstädter	677 465	58 152	7721	13,69	77 609*	138 540	18 100	78 625	14	476 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	296 283	20 719	2751	4,73	—	80 208	19 400	—	3	117 952
	c. Cöthen-Wegeleberer .	40 814	3654	485	0,19	—	—*	—	—	—	—
43	Mecklenburgische . . .	298 715	15 502	2058	4,74	5168	69 085	27 275	—	3	130 500
44	Neisse-Brieger . . .	109 989	17 798	2363	9,17	532	4500	500	2449	5½	60 500
45	Niederschlesische Zweigbahn .	188 235	19 814	2630	7,54	175	47 752	12 458	2118	5	70 610
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	118 296	11 689	1552	4,73	3791	—	—	2091*	3½	81 244
47	Ostpreußische Südbahn . .	35 743	4402	585	—*	—	—*	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	256 013 843 946	12 169 39 752	1615 5278	2,26 7,47	—	299 551	27 828	—	10,4	697 927
	b. Pfälzische Maximiliansb.	42 554 172 764	5050 20 666	676 2744	1,206 4,85	—	—	42 140	—	5,10	172 450
	c. Neustadt-Dürkheimer .	2724 782	1319 379	175 50	0,28 0,08	1690	—	—	—	—*	5196*
49	Rheinische	3071288	48 735	6470	6,70	—	498 542	120 370	111 241	6½	1 652 722
50	Schleswigsche	235 063	9774	1297	3,29	—	—*	—	—	—	—
51	Taunus-E.	157 502	23 438	3112	4,93	—	35 589	8000	8080	3½	54 857
52	a. Thüringische	1486590	39 898	5297	7,11	80 625	545 753*	105 000	80 625*	7½	690 000
	b. Werra-E.	201 174	8886	1180	2,44	1536	167 512*	—	—	2,6	130 179
53	Tilsit-Insterburger . . .	33 839	4726	627	1,11	10 741	—	—	4	—	—
54	Aussig-Teplitzer	193 190	54 884	7287	7,79	—	50 941	2500	15 809*	8	110 000
55	Böhmische Westbahn . .	551 810	20 698	2748	3,45	—	551 810*	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer . . .	97 792	26 077	3462	5,47	—	23 513*	1946	11 557	—	—
57	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Bejbybka c. Pferde-Bahn	221 127 66 306	53 412 8888	7092 1180	13,98 11,20	—	—	16 100*	23 807	9,93	178 878
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1882283	40 211	5339	6,76	—	624 875	72 401*	155 605	6	838 110
59	Graz-Köflacher . . .	131 330	24 732	3283	6,63	10 637	55 610	4200	13 805	2¼*	38 797
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	7653913*	95 269	12 648	14,24	—	718 333	34 300	529 874	12,89	5 542 378
61	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn Elisabeth { b. Pferde-Bahn	2613724 49 685	45 911 2860	6096 380	4,05 1,65	—	1762850*	—	88 958*	5*	562 287
62	Mohacs Fünfkirchener . .	265 968	32 917	4370	5,86	—	207 638*	3500*	20 188	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	3595079*	57 697	7660	8,24						
	b. Oesterreichische südöstliche	5443155*	59 068	7842	13,71	746 026	3 407 180	388 793*	899 533	7	4 598 164
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	781 544*	37 341	4958	7,84						
64	a. Südbahn, Oesterreichische	11447944*	56 274	7471	—*	966 443	8 971 853	688 800	—	7½	7 500 000
	b. Nordtiroler	196 923*	20 197	2681	—*						
65	Süd-Norddeutsche . . .	300 741	11 488	1525	2,18	—	171 073*	30 666	3309	—*	95 693*
66	Theiß-Bahn	1779761	23 021	3056	6,32	—	1 050 000	21 000	39 715	5*	343 944*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	290 230	25 193	3345	6,84	—	121 314	11 640	13 359	5	125 560
68	Uttich-Mastrichter . . .	54 135	14 025	1862	2,32	—	49 869	4266	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	1196071	51 466	6833	7,15	—	204 020	—	20 170	7,30*	908 978
70	a. Warschau-Wiener . .	1061645	22 880	3037	14,98	2637	340 043*	50 000*	—	8⅓*	500 000*
	b. Warschau-Bromberger .	183 951	9837	1306	3,09	—	—	—*	—	3,12*	183 951*

Digitized by Google

273	274	275		276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr	b.	Thlr	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr	
30 000	—	—	Zur Abschreibung auf das Conto für angeschaffte Betriebsmittel	2233		—	—	37
—	—	5000	Zur Tantième des Betriebs-Directors	2049	Dem Baufonds überwiesen / Zur Entschädigung an die Postverwaltung	12 718 / 50000	—	38
1718	—	571	Zur Grunderwerbung	353	Zu Bahn-Erneuerungen	10 496	13 037	39
31 719	—	—	Zur Verzinsung ꝛc. des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg	3826		—	—	40
—	252 915	2000	Zu Kommunal-Einkommensteuern	6586	Zu Prozeßkosten	8430	11 334	41
—	—	—	Zur Amortisation der 3procentigen Magdeburg-Wittenbergeschen Rentenpapiere	22 939		—	20 870	42a
3000	72 500	600	Zu Gratifikationen	1494	Der Betriebs-Rechnung der Magdeburg-Halberstädter Bahn überwiesen	1109	—	- b
—	—	—		—		—	—	- c
21 750	50 250	800		—		—	4222	43
2400	39 600	in Kol. 240		—		—	572	44
12 500	37 300	1000	Zu Restausgaben	3650		—	1022	45
2500	31 000	—	Zu Restausgaben für das Jahr 1865	1397		—	3855	46
—	—	979		—		—	—	47
—	67 510*	7143		—		—	—	48a
—	728	—		—		—	—	- b
—	—	—		—		—	—	- c
12 772	605 727	in Kol. 240	Einnahme-Antheil der Aachenegener Eisenbahn-Gesellschaft	5030	Zur Tantième f. Direkt. u. Administr.-Rath / Geschenk an den Kölner Dom	63 884 / 1000	—	49
—	—	—		—		—	—	50
—	47 833	2857	Beitrag zur Arbeiter-Krankenkasse	286		—	—	51
9000	in Kol. 224 und 226	in Kol. 240	Zu Ergänzungsbauten	71 211	Zur Steuer pro 1866 reservirt	65 626	—	52a
34 136	—	2400		—		—	45	- b
2000	13 500	—	Zur Zahlung von 1½ Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien	28 519		—	557	53
4958	333	521	Zur Amortisation von Actien	3500	Zur Tantième des Verwaltungsraths	4628	—	54
—	—	—		—		—	—	55
4639	—	1257	Zu 4 Proc. Zinsen der Prioritäts-Actien	54 880		—	—	56
42 417	—	—	Zu Tantièmen / Zu Rendanten u. Vermehr. d. Betriebsmittel	12 817 / 6177	Zur Deckung von Zinsen	7237	—	57
25 111	—	in Kol. 240	Zur Zahlung von Zinsen an den Staat für den Kanzlerdurrest	166 181		—	—	58
1482	19 971	667	Zur Deckung v. Verlusten u. Abschreib.	4827	Zur Tantième des Verwaltungsraths	2612	—	59
652 696	200 000	26 361	Zur Tantième	28 000	Zu Auslagen, welche in Folge der Kriegs-Ereignisse entstanden sind	31 015	—	60
—	—	in Kol. 240	Zur Deckung des Agios der in Silber zu zahlenden Zinsen ꝛc.	249 319		—	—	61
—	31 746	—	Dem Conto der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft übertragen	2896		—	—	62
125 689	—	26 339	Dem Pensions- und Unterstützungsfonds für die Diener und Arbeiter überwiesen	25 137	Zu außerordentl. Theuerungszulagen	93 333	1 606 825	63a
251 869	—	—*	Zu Tantièmen an den Verwaltungsrath und die Oberbeamten ꝛc.	251 869		—	3 000 082	64
—	—	—		—		—	—	65
—	—	—	Zur nachträglichen Verwendung reserv.	325 102		—	—	66
6763	8667	1733		—		—	1195	67
—	—	—		—		—	—	68
17 540	—	—	Statutarisch verwendet	45 363		—	—	69
18 948	90 000	—	Zur Tantième für die Gründer	56 266	Zur Tantième an die Direktion	5627	3398	70a
—	—	—		—		—	—	- b

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
I. **Staatsbahnen.**	Bestand am Schlusse des Jahres 1865. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen &c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen &c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	148 596*	126 189*	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	—	—	—	—	836 921	318 987	284 989	250 799	620 120
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66 / v. 1. Juli bis 31 Dezbr. 66)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	19 916	7076	12 840	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	6095	3556	2539	—	—*	744 521	418 677	325 844	—
11 Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13 Westfälische	—*	—	—	—	—	*	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	3 063 708	1 219 439	707 858	152 867	3 422 422
15 Sächsische westliche										
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	19 500	—	—	—	19 500	375	8888	—	—	9263
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	5000	—	—	—	—	4617
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	58 383	24 356	6168	4253	72 318	1 651 534	700 000	247 977	590 618	1 512 939
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	213 282	262 600	70 668	195 226	209 988
c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	292 601	243 000	54 413	9267	471 921
21 Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	173 673	330 790	89 647	262 122	152 694	—*	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
23 Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
24 Alberts-Bahn	4500	4500	4500*	in Rel. 279a	4500	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	485 616	68 562	23 550	24 409 (12 000*)	494 219	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	384 654	359 442	—	—	708 096	5716*	11 657*	6154*	—	11 219*
27 Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	537 726	412 814	107 872	294 622	548 046
28 a. Berlin-Hamburger	541 942	551 922	587 845	—	506 019*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	101 006	69 924	76 126	—	94 804	1 112 468	435 444	404 485*	96 106*	1 017 321
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	568 155	199 676	30 325*	35 017*	702 489*
30 Berlin-Stettiner c. Borpommersche	—	—	—	—	—	350 504	231 516	20 198*	41 903*	519 919*
31 Breslau-Schweidnitz Freib.	20 000	—	—	—	20 000	277 005	229 402	157 366	121 414	227 627
32 Frankfurt-Hanauer	14 268	—	—	—	14 268	—	25 054*	25 054	—	—
33 Glückstadt Elmshorner	15 280	5486	—	—	20 766	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	40 000	6571	—	—	46 571	138 694	211 437	76 425*	23 245*	250 461
35 Homburger	10 983	4228	1094	—	14 117	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	17 040	5477	11 563	100 000	1 774 617	820 260	505 891	437 408	1 651 578

Digitized by Google

		277	278	279		280	281	282	283		284
		(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**									
		D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	Bestand am Schlusse des Jahres 1865. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Grunderw., Schwellen rc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Grunderw., Schwellen rc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordd.	24 848	35 560	48 170	–	12 238	—	—	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5491	2075	—	—	7566	—*	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	137 778	36 680	26 110	16 900	131 449	—*	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	138 000	—	—	—	138 000	168 791	300 046	146 571	143 566	178 700
42	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	314 000	3000	—	—	317 000	171 030	76 190	95 319	56 468	95 433
	c. Cöthen-Wegeleberer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	28 061*	55 468	—	—	175 772	50 742	3934*	54 693*	140 479
44	Neisse-Brieger	3658	3091	13 032	—	—*	34 671	49 841	36 541	3393	44 578
45	Niederschlesische Zweigbahn	37 916	12 500	37 916*	—	12 500	99 085	43 403	31 646	40 439	70 403
46	Oppeln-Tarnowitzer	13 507	2962	—	—	16 469	114 158	38 442	6412	32 399	113 789
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	22 080	70 300	49 547	23 728	19 105
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	727	—	—	727
	c. Neustadt-Türkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	132 275	74 807	4998	17 520	184 564	1 752 048	660 857	90 286	113 636	2 208 983
50	Schleswigsche	250 000	12 500	12 500	—	250 000	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	115 138	–	—	—	115 138*	159 127*	52 369	20 045	45 798	145 653
52	a. Thüringische	5201	9000	—	—	14 201	396 141	364 440	259 708	120 890	379 983
	b. Werra-E.	103 494	40 000	1877	28 147	113 470	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger	300	2016	—	—	2316	1067	13 556	—	—	14 623
54	Aussig-Teplitzer	33 822	5564	—	—	39 386	62 437	1692	8260	—	55 869
55	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	13 157	4639	—	—	17 796	—	—	—	—	—
57	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Welhrad, c. Pferde-Bahn }	116 280	38 059	42 416	in Kol. 279a	111 923	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	221 928	39 880*	—	—	261 808	—	—	—	—	—
59	Graz-Köflacher	12 712	2068	—	—	14 780	16 939	20 546	—	—	37 485
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 222 605	835 244	—	438 260	2 619 589	496 110	236 920	111 817	—	621 213
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	283 734	31 746*	—	—	315 480
63	a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer { }	625 903	125 689	—	—	751 592	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische, b. Nordtiroler { }	1 801 830	546 230	—	—	2 348 060	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	6763	—	—	6763	—	8667	—	—	8667
68	Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	63 895	22 092	—	—	85 987	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	62 962	18 948	75 286	in Kol. 279a	6624	37	90 000	90 037	in Kol. 283a	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	285		286		287		288		289		290	
		V. Vergleichung des Verkehrs											
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-	
		a. 1866 (nach Kol. 12)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr	
				mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	80,80	6,27	2027	0,03	—	—	2 235 236	10,07	—	—	164 366	3,80 —
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	210,53*	24,61*	—	—	122 817	2,14	2 239 708	6,31	—	—	85 814	0,47 —
3	Bebra-Hanauer . . .	3,13*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— —
4	Braunschweigische . .	34,52	6,14	94 104	7,61	—	—	75 606	0,28	—	—	351 859	15,88 —
5	Friedrich-Franz-E. . .	11,69*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— —
6	Hannover, v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	119,94	—	147 756	5,78	—	—	2 797 660	6,12	—	—	545 694	8,41 4550
	versche, v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	119,91	—	—	—	1118*	0,09	—	—	3 291 801*	13,46	—	— —
7	Main-Neckar	11,62	—	—	—	112 357	9,99	175 093	4,12	—	—	—	— —
8	Main-Weser	26,60	—	9891	1,06	—	—	1097 348	14,16	—	—	50 659	2,67 1875
9	Nassauische	25,08	—	—	—	161 362	12,51	—	—	1 536 607	13,32	—	— —
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	63,89*	8,96*	482 592	22,18	—	—	438 288	1,25	—	—	837 521	10,71 —
11	Preuß. Ostbahn . . .	109,97	0,64	207 764	9,94	—	—	492 433	3,75	—	—	975 412	18,32 8587
12	Saarbrücker	19,44	0,19	114 845	9,72	—	—	681 590	1,28	—	—	57 656	3,58 2149
13	Westfälische	33,30	0,534*	92 390	11,72	—	—	3 523 800	25,72	—	—	389 431	29,61 11 050
14	Sächsische östliche . .	25,72	—	—	—	591 398	32,56	—	—	2 532 033	12,11	—	— —
15	Sächsische westliche . .	68,83	17,99	—	—	149 405	6,25	—	—	6 536 443	14,13	—	— —
16	Württembergische . .	74,46*	1,18*	396 127	7,84	—	—	3 593 278	17,92	—	—	517 599	12,97 6058
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische . .	69,75	4,57	6641	0,11	—	—	—*	—*	2 586 235	2,36	445 731	7,05 41
18	a. Gößnitz-Geraer . .	4,62*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	— —
	b. Greiz-Brunner . .	1,26*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	— —
19	a. Löbau-Zittauer . .	4,51	—	—	—	77 852	36,02	—	—	451 644	13,99	—	— —
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	—	—	54 205	36,43	—	—	368 418	14,75	—	— —
20	a. Oberschlesische . . .	34,06	—	230 640	20,24	—	—	—	—	2 788 608	6,13	—	— —
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	231 018	15,73	—	—	—	—	32 088	0,26	307 173	24,76 11 034
	c. Stargard-Posener .	22,63	—	143 207	14,43	—	—	218 675	4,15	—	—	136 016	15,93 6010
21	Rhein-Nahe-E. . . .	16,0	—*	53 707	7,56	—	—	—	—	1 739 094	16,54	—	— —
22	Wilhelms-Bahn . . .	24,74	1,98	113 293	31,50	—	—	—	—	1 765 375	18,05	—	— —
	b) in Privatverwaltung.												
23	Aachen-Mastrichter . .	12,40	—	—	—	17 303	4,93	597 023	9,95	—	—	—	— —
24	Alberts-Bahn	5,11	—	—	—	102 267	16,44	—	—	186 239	2,45	—	— —
25	Altona-Kieler	26,04	7,36	536 604	81,14	—	—	1 168 801	30,56	—	—	162 903	18,42 —
26	Bayerische Ostbahnen .	81,3	2,7	135 669	6,53	—	—	2 207 617	16,17	—	—	720 916	23,27 7556
27	Berlin-Anhaltische . .	49,143	—	225 585	21,46	—	—	—	—	1 115 792	7,36	126 860	4,01 2582
28	a. Berlin-Hamburger .	39,72	—	85 496	6,68	—	—	—	—	1 283 314	11,43	—	— —
	b. Hamburg-Bergedorfer .	2,00	—	—	—	22 222	6,13	—	—	1 342 200	16,71	—	— —
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	116 276	8,40	—	—	—	—	207 688	2,46	84 785	3,48 4339
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,48	—	53 872	5,59	—	—	—	—	245 694	3,19	125 151	7,48 5565
	b. Hinterpommer.	22,80	—	54 874	16,97	—	—	—	—	239 593	12,93	81 323	20,07 3567
	c. Borpommersche	30,47	—	14 370	2,40	—	—	—	—	136 070	6,30	—	— —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	95 686*	9,70	—	—	—	—	416 748	2,12	70 570	4,24 3083
32	Frankfurt-Hanauer . .	5,46	—	—	—	18 348	3,18	386 983	14,07	—	—	25 661	8,63 4700
33	Glückstadt-Elmshorner .	4,5	—	15 776	11,06	—	—	138 187	20,71	—	—	7345	10,48 1633
34	Hessische Ludwigs-E. .	24,39	—	—	—	35 461	1,41	—	—	2 741 245	15,21	—	— —
35	Homburger	2,41	—	—	—	93 382	15,58	—	—	50 660	13,36	—	— —
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,211	1,113	205 067	5,05	—	—	—	—	6 575 334	5,23	—	— —

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1866 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	2471	—	—	—	70 387	3,33	3074	234 753	10,61	603	—	—	—	—	—	1
—	—	5800	—	—	—	154 351*	2,39	4818	240 165*	7,11	—	—	—	982	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	716	259 129	23,87	2264	—	—	—	92 730	8,20	—	—	—	2980	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	201 643	6,62	1681	—	—	—	344 051	10,06	2869	—	—	—	—	—	6
256 850*	6,99	2141	—	—	—	93 474*	5,76	779	—	—	—	163 372*	3,90	1362	—	—	
54 321	5,43	4674	32 595	6,23	2805	—	—	—	—	—	—	86 916	22,15	7479	—	—	7
—	—	—	19 841	2,06	732	—	—	—	30 818	3,17	1146	—	—	—	—	—	8
93 253	10,12	3719	—	—	—	12 228	3,20	488	—	—	—	81 025	15,01	3231	—	—	9
—	—	4469	867 284*	26,99	5370	—	—	—	—	—	—	29 763*	0,81	9839	—	—	10
—	—	—	408 187	14,25	3560	—	—	—	567 225	23,05	5027	—	—	—	—	—	11
—	—	—	66 053	7,50	2950	—	—	—	—	—	—	8397	1,14	801	—	—	12
—	—	—	197 612	24,47	5540	—	—	—	191 819	37,77	5510	—	—	—	—	—	13
403 581	18,45	15 691	—	—	—	14 544	1,40	565	—	—	—	389 037	30,46	15 126	—	—	14
541 910	11,09	33 143	202 654	10,28	—	—	—	7190	—	—	—	744 564	25,22	25 953	—	—	15
—	—	—	104 106	4,92	938	—	—	—	413 493	21,90	5120	—	—	—	—	—	16
—	—	—	459 022	19,01	4153	—	—	—	—	—	—	13 291	0,34	4112	8	9	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
37 840	22,71	8390	—	—	—	6986	5,04	1549	—	—	—	—*	—	—	—	—	19a
36 848	28,31	10 380	4332	4,30	1220	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	- b
4348	0,09	128	65 097	4,38	1911	—	—	—	—	—	—	69 445	2,19	2039	12	11 1/3	20a
—	—	—	113 156	21,91	4065	—	—	—	194 017	25,88	6969	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	36 572	9,44	1616	—	—	—	99 444	21,28	4394	—	—	—	4 1/2	4 1/2	- c
28 101	3,29	1689	51 929*	10,60	3284	—	—	—	—	—	—	80 030	21,98	4973	—	—	21
7893	1,09	1912	—	—	—	5190	1,87	821	—	—	—	2703	0,61	1091	2 1/3	2 7/9	22
22 468	6,37	1812	—	—	—	6160	2,02	497	—	—	—	16 308	30,0	1315	—	—	23
5068	1,79	992	—	—	—	9523	6,84	1864	4455*	3,08	872	—	—	—	7	6 1/2	24
—	—	6790	106 223	24,12	—	—	—	2557	56 680	13,32	—	—	—	4233	9	10	25
—	—	—	194 421	16,59	1896	—	—	—	526 495*	27,24	5660	—	—	—	6	5 3/4	26
—	—	—	77 821	6,52	1584	—	—	—	49 039	2,49	998	—	—	—	13 1/2	13	27
61 685	1,83	1553	87 431	4,23	2201	—	—	—	—	—	—	149 116	9,74	3751	8,625	9,125	28a
24 996	7,61	11 960	—	—	—	12 223	9,44	5848	—	—	—	12 773	6,70	6112	8 5/6	9 2/3	- b
—	—	—	46 783	4,74	2394	—	—	—	38 002	2,63	1945	—	—	—	16	16	29
—	—	—	—	—	—	2093	0,37	93	127 244	14,04	5658	—	—	—	8 7/12	8	30a
—	—	—	—	—	—	6569	2,11	288	87 894	93,29	3855	—	—	—	—	—	- b
4450	0,78	146	—	—	—	97 256	20,04	3192	92 806	112,47	3046	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	64 129*	11,46	2801	—	—	—	6441	0,32	282	—	—	—	9 1/6	9	31
—	—	—	20 590*	13,18	3771	—	—	—	5071	3,59	929	—	—	—	5,6	5,9	32
—	—	—	2652	6,11	590	—	—	—	4693	19,13	1043	—	—	—	—	—	33
27 994	1,65	1147	3155	0,488	130	—	—	—	—	—	—	31 149	2,91	1277	7 3/4	8	34
25 997	17,39	10 787	—	—	—	1754	2,96	728	—	—	—	24 243	26,62	10 059	5 1/2	9	35
342 780	3,44	7596	267 217*	6,30	2618	—	—	—	—	—	—	609 997*	10,66	10 244	9 1/11*	17 3/8	36

Digitized by Google

V. Vergleichung des Verkehrs

II. Privatbahnen. (Forts.)

		285		286		287		288		289		290	
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-	
		a.	b.	Personen				Güter (Kol. 17 4)				mehr	
		1866 (nach Kol. 12)	gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.	b. per Meile Bahnlänge.
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,42	—	68 652	18,28	—	—	—	—	649 567	8,51	84 130	7,92	4215
38	Leipzig-Dresdener . . .	18,17*	1,44	—	—	222 471	16,01	—	—	2 898 456	16,16	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	13 486	1,45	—	—	22 505	15,98	1620	2,46	2024
40	Lübeck-Büchener (n. Hamb.)	14,6	4,43	137 883*	42,67	—	—	317 582	10,69	—	—	100 555	25,30	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,56	—	101 237	9,23	—	—	1 374 743	6,26	—	—	132 907	5,93	6865
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11,65*	—	159 271	17,24	—	—	—	—	198 019	1,14	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	62 006*	25,10	—	—	156 732	4 83	—	—	23 878	4,17	1670
	c. Cöthen-Wegeleberer . .	11,17	5,65	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	19,27	—	20 201	5,46	—	—	—	—	109 994	3,91	—	—	—
44	Neisse-Brieger	6,18	—	72 316	44,53	—	—	35 709	1,93	—	—	29 352	18,89	4749
45	Niederschlesische Zweigbahn .	9,50	—	38 007	19,64	—	—	202 967	7,54	—	—	61 606	23,09	6485
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	10,12	—	700	0,65	—	—	—	—	3721	0,11	1068	0,51	105
47	Ostpreußische Südbahn . .	8,12*	1,46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	21,23*	0,18	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	2,65*	1,22*	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	63,02*	5,58*	177 577	4,34	—	—	2 014 921	6,44	—	—	216 921	4,81	—
50	Schleswigische	24,05*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	6,72	—	—	—	240 062	19,19	—	—	350 784	13,61	—	—	—
52	a. Thüringische	37,76	—	—	—	38 651	2,14	—	—	945 580	6,51	—	—	—
	b. Werra-E.	22,64	—	—	—	22 341	4,94	—	—	215 784	5,77	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	7,16*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	3,52	—	—	—	64 628	42,58	—	—	13 653	0,13	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	26,66	—	2000	0,80	—	—	—	—	709 001	9,35	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	3,75	—	1633	3,42	—	—	—	—	78 414	3,13	—	—	—
57	Buschtéh-rader	a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn .	4,14 7,46	—	—	8650 15 673	20,16 18,29	— 67 197	— 3,60	25 297	0,32	28 197	8,42	6811
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	142 197	50,77	—	—	741 905	16,67	—	—	771 106	35,24	16 472
59	Graz-Köflacher	5,31	—	—	—	6688	6,43	—	—	377 908	12,89	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	80,24	—	760 495	14,32	—	—	428 333	1,13	—	—	461 354	4,37	5743
61	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	56,93 17,37	—	214 495 2499	17,04 9,30	— —	— —	— —	1 250 932 23 775	10,19 3,44	— —	— —	713 133 28 756	18,06 13,33	12 526 1656
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	8,08	—	8252	21,92	—	—	—	—	60 083	1,38	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	62,31	—	278 949	23,26	—	—	—	—	2 052 945	8,32	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	611 232	75,68	—	—	3 063 563	14,41	—	—	1 535 198	24,84	16 660
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	20,93	—	206 852	109,12	—	—	663 149	12,82	—	—	396 315	14,56	18 935
64	a. Südbahn, Oesterreichische	203,43	28,34	1 215 322	34,28	—	—	2 973 844	10,16	—	—	4 000 608	32,70	9916
	b. Nordtiroler	9,75	—	92 061	34,44	—	—	271 505	18,03	—	—	66 323	23,96	6803
65	Süd-Norddeutsche . . .	26,14	—	36 957	10,11	—	—	—	—	573 740	11,27	—	—	—
66	Theiß-Bahn	77,31	—	232 135	63,46	—	—	1 173 208	14,27	—	—	781 948	37,34	10 115
67	Turnau-Kralup-Prager . .	11,52*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Tüttich-Mastrichter . . .	3,46	—	—	—	13 366	3,0	890 457	38,07	—	—	11 663	8,40	3022
69	Niederländische Rhein-E. .	23,24	—	—	—	151 747	11,80	453 545	5,29	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	46,4	—	52 259	8,03	—	—	1 731 267	17,56	—	—	218 524	11,03	4710
	b. Warschau-Bromberger .	18,7	—	28 862	13,13	—	—	—	—	64 741	2,20	32 618	6,56	1711

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1866 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Prc.	Prc.	
—	—	—	52 241	9,18	2636	—	—	—	31 889	6,46	1609	—	—	—	4¾	4,0	37
197 951	7,79	24 772	—	—	—	5450	0,47	6603	—	—	—	192 501	13,88	18 169	20	23	38
—	—	—	—	—	—	4644	12,66	5805	6263	25,75	7829	—	—	—	17	16	39
—	—	6570	94 554	42,04	—	—	—	1133	6001	3,47	—	—	—	5437	2½	3½ reip. 5	40
—	—	—	66 522	7,11	3436	—	—	—	66 385	5,09	3429	—	—	—	20	20	41
4910	0,37	33	68 305	11,92	6031	—	—	—	—	—	—	73 215	9,74	6064	14	15	42a
—	—	—	15 754	5,55	1102	—	—	—	8124	2,47	568	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
1643	0,29	85	—	—	—	180	0,07	10	—	—	—	1463	0,49	75	3	3	43
—	—	—	10 773	16,44	1743	—	—	—	18 579	20,32	3006	—	—	—	5½	5⅝	44
—	—	—	25 135	21,42	2646	—	—	—	36 471	24,03	3839	—	—	—	5	3½	45
—	—	—	854	0,94	84	—	—	—	214	0,18	21	—	—	—	3¼	3¼	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,4*	10	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,10*	3,282	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	3507	266 548	19,20	2090	—	—	—	—	—	—	49 627	1,59	5598	6½	7	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
100 269	22,27	14 921	—	—	—	13 353	6,49	1987	—	—	—	86 916	35,56	12 934	3¼	8	51
42 766	1,46	1148	106 631	8,24	2862	—	—	—	—	—	—	149 397	9,13	4009	7½	8½	52a
2517	0,28	111	26 876	6,32	1187	—	—	—	—	—	—	29 393	12,75	1298	2,6	2,67	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
12 717	3,49	3613	—	—	—	8791	6,78	2498	—	—	—	3926	1,99	1115	8	9	54
93 249	7,92	3498	88 612*	20,06	3323	—	—	—	—	—	—	181 861*	24,79	6821	—	—	55
16 518	8,20	4405	—	—	—	6602*	7,41	1760	—	—	—	9916*	9,21	2645	—*	—*	56
—	—	—	6043	4,45	1460	—	—	—	22 154	11,13	5351	—	—	—			
8785	5,48	1177	—	—	—	5810	6,39	778	—	—	—	2975	4,29	399	9,93	9,93	57
—	—	—	20 636	1,95	440	—	—	—	750 470	66,21	16 032	—	—	—	6	5	58
37 393	14,25	7042	—	—	—	20 047	17,92	3773	—	—	—	17 346	11,66	3266	2½	3½	59
—	—	—	—	—	—	151 689	4,31	1888	613 043	8,70	7631	—	—	—	12,89	12,64	60
—	—	—	—	—	—	44 768	2,14	786	757 901	10,84	13 312	—	—	—	—	—	61a
—	—	—	—	—	—	11 034	5,26	635	39 790	402,12	2291	—	—	—	—	—	- b
23 936	5,50	2962	—	—	—	6086	4,02	753	—	—	—	17 850	6,29	2209	—	—	62
146 125	2,55	2345	—	—	—	148 565	6,94	2385	2440	0,07	40	—	—	—			
—	—	—	51 112	2,25	555	—	—	—	1484 086	37,48	16 105	—	—	—	7,0	5,0	63
—	—	—	18 699	3,85	893	—	—	—	377 616	93,48	18 042	—	—	—			
—	—	—	656 894	15,91	—	—	—	61	3 343 714	41,26	9977	—	—	—			
—	—	—	3281	2,30	337	—	—	—	63 042	47,09	6466	—	—	—	7¼	7½	64
113 724	13,54	4344	—	—	—	144 254	25,30	5511	30 530	11,20	1167	—	—	—	—*	—*	65
—	—	—	66 616	6,47	862	—	—	—	715 332	67,20	9253	—	—	—	5	—*	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	2983	3,13	773	—	—	—	8680	19,10	2249	—	—	—	—	—	68
149 816	6,88	6447	—	—	—	9947	1,18	432	139 869	10,47	6015	—	—	—	7,20	8,03	69
—	—	—	74 206	6,98	1600	—	—	—	144 318	15,93	3110	—	—	—	8½	8½	70a
—	—	—	59 093	20,60	3160	—	—	—	—	—	—	26 475	12,58	1416	3,12*	3,14*	- b

Digitized by Google

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

Digitized by Google

		297							298	299		300		301		302		303
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								a.
I. Staatsbahnen.		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Scheu pferde.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge
		Anzahl der Unfälle.								beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	getödtet
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	1	1	—	—	—	durch Explosion eines Locomotivkessels / durch Hinauswerfen v. Personen aus dem Zuge	1 / 1	4	—	—	3	1	—	—	3	1	2
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —		— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —
7	Main-Neckar	1	—	—	—	—		—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	d. unbekannte Ursache / d. ein auf d. Schienen befindl. Fuhrwerk / durch Anfahren von Lokomotiven	1 / 1 / 2	1	1	1	—	—	—	—	1	1	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—		—	2	2	—	2	2	—	—	2	2	—
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	1	—		—	2	—	—	3	1	—	—	3	1	—
12	Saarbrücker	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
13	Westfälische	2	—	—	—	—		—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2	—	—	—	—		—	2	21	3	7	2	—	3	28	8	—
16	Württembergische	—	1	—	—	—		—	4	—	—	1	2	1	—	2	2	3
	II. Privatbahnen																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
17	Bergisch-Märkische	2	3	—	—	—		—	5	—	—	2	7	—	—	2	7	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	d. Entgleisung in Folge Dammeinsturzung	1	1	—	—	3	1	—	—	3	1	1
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1	—	—	—	—		—	1	8	1	—	1	—	—	8	2	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	b) in Privatverwaltung.																	
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	durch unterlassene Abwerfung e. Wegeübergangs	1	1	—	—	—	—	1	1	1	1	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	d. Explosion eines Lokomotivkessels	1	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	d. Sturz vom Wagen	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
35	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	1		—	4	4	—	6	1	—	—	10	1	5

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende			Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen	a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschäd.	get.			beschäd.	get.	beschäd.	get.			beschäd.	get.			
—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	1	2	—	1	Zu betrunk. Zust. überfahren	—	1	2	6	1
—	—	—	—	—	1	—	—	Zerreiß. eines Bremstaues	—	1	—	—	1		—	—	—	3	2
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	3
—	—	—	—	2	1	2	1	durch Herabfallen vom Zuge	1	—	1	—	—		—	—	8	2	4
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	5
1	—	—	—	1	1	—	1		—	—	4	—	2		—	—	2	8	6
1	—	—	—	—	5	—	—		—	—	6	—	—		1	—	3	11	
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	1	7
—	—	—	—	—	3	—	—		—	—	1	—	—		—	—	—	4	8
—	—	—	—	—	—	—	—	d. unvorsichtig Hinaustr. auf einen fahrenden Zug	—	1	—	—	—		—	—	—	1	9
—	—	—	—	5	8	—	—		—	—	2	5	—	2		—	—	7	15	10
—	—	—	—	5	1	1	2		—	—	—	1	—	2	In betrügerischer Absicht mit dem Zuge auf dem Trittbrett gefahren	—	1	7	7	11
1	—	d. Herausspringen a. d. Zuge	2	5	1	—	1		—	—	1	2	—	—		—	—	9	4	12
1	—	—	—	2	1	1	1	durch unbefugtes Betreten eines Bremserhauses	—	1	—	—	—		—	—	—	4	3	13
—	—	—	—	1	4	—	—		—	—	—	—	1		—	—	—	1	5	14
—	—	d. Hinausbiegen a. d. Wagen	1	—	2	—	—		—	—	—	1	—	3		—	—	1	6	15
—	—	auf d. Wagen während der Beschäft. m. einem Pferde	1	—	2	2	—	1		—	—	2	2	—	1		—	—	8	6	16
—	—	—	—	1	2	—	3	d. Fallen v. Trittbrett	2	—	3	5	—	2		—	—	6	12	17
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1		—	—	—	1	19a
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	1	—	—	—		—	—	—	1	- b
—	—	—	—	—	3	—	—		—	—	3	—	1	—		—	—	1	7	20a
—	—	—	—	1	1	—	1		—	—	2	—	2	—		—	—	1	6	- b
—	—	—	—	2	—	—	—		—	—	—	—	1	—		—	—	2	1	- c
2	—	d. Herausspringen a. d. Zuge	1	2	—	—	1		—	—	1	—	—	—		—	—	5	2	21
—	—	—	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	2	22
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	23
—	—	—	—	2	—	—	—		—	—	—	—	1	—		—	—	2	1	24
—	—	—	—	2	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	2	—	25
—	—	—	—	—	2	—	3		—	—	2	—	—	—		—	—	—	7	26
1	—	—	—	—	—	—	1	in selbstmörder. Absicht	—	1	—	1	—	3		—	—	1	6	27
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	2	—	1		—	—	—	3	28
1	1	—	—	1	1	—	—		—	—	—	4	—	2		—	—	3	9	29
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	1		—	—	1	2	30a
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	1	—	—	d. Herabw. von einer Maich.	1	—	—	—	—	8		—	—	1	9	31
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1		—	—	—	1	32
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	33
—	—	—	—	1	2	—	—		—	—	—	4	—	—		—	—	1	7	34
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	35
1	2	—	—	7	3	2	2	in selbstmörder. Absicht	—	1	5	8	—	2		—	—	20	21	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	297							298	299		300		301		302		303
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	Zusammen.	Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit von Gehilfen am Verletzten der Züge
		Anzahl der Unfälle.						Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	1	—	—	. . . .	— 1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	d. Zerreißen d. Zugleine	1 1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegeleberer .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Neisse-Brieger . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	1	—	. . . .	— 1	—	—	12	7	—	—	12	7	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	—	—	1	—	—	. . . .	— 1	5	—	4	—	—	—	9	—	2
50	Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	a. Thüringische	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtöhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weshwbta. c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	1
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	1	—	—	—	—	. . . .	— 1	7	—	1	—	—	—	8	—	1
61	Kaiserin Elisabeth { a. Volom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	1	—	—	—	—	. . . .	— 1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	—	d. Entgleisen d. vom Zuge getrennten Wagen	1 1	7	4	—	—	—	—	7	4	1
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1	—	—	—	—	. . . .	— 1	8	—	—	—	—	—	8	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	3	1	—	—	—	d. Fahren mit Bahnw. 2 / d. Zerreißen d. Zuges 1	7	8	—	7	—	—	—	15	—	3
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Tarnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	1
68	Süttich-Maestrichter . .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	1	14	—	—	1	durch Radreifenbruch	2 18	—	—	2	—	—	—	2	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende						Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen				a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Verhalten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten des Gebiets in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
tödtlich	verl.		tödtlich	verl.		tödtlich	verl.	tödtlich	verl.		tödtlich	verl.	tödtlich	verl.	tödtlich	verl.		tödtlich	verl.		
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	37
—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	2	—	. . . .	—	—	4	—	38
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	39
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	40
—	—	d. fabrikläss. währ. d. Fabrik	4	1	1	—	—	1	—	. . . . .	—	—	—	—	2	1	. . . .	—	—	8	2	41
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	in Folge Scheuwerd. d. Pferde	1	—	1	2	42 a
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	in selbstmörder. Absicht	—	1	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	- c
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	43
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	44
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	45
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	46
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	1	3	47
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	2	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	durch Nervenschlag	—	1	—	1	48 a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	5	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- c
—	1	. . . . .	—	—	1	—	—	1	—	. . . . .	—	1	2	—	2	—	. . . .	—	—	4	8	49
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	50
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	—	—	1	51
—	—	b. Verunglückungen a. d. Straße	1	—	2	—	—	1	2	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	5	5	52 a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	53
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	54
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	55
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	56
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	57 a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- bc
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	1	1	. . . .	—	—	2	4	58
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	59
—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	1	—	. . . . .	—	4	5	—	1	—	. . . .	—	—	5	11	60
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	2	—	. . . .	—	—	1	3	61 a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	62
1	1	. . . . .	—	—	—	2	—	—	—	. . . . .	1	—	—	7	—	1	. . . .	—	—	3	11	63 a
1	—	. . . . .	—	—	3	2	—	2	—	. . . . .	—	—	—	4	—	—	. . . .	—	—	4	8	- b
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	1	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	1	3	- c
12	2	. . . . .	—	—	12	2	5	5	—	. . . . .	—	—	6	7	—	1	. . . .	—	—	38	18	64 a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	65
—	—	d. durch Überfahren und Fall offener Wagenthüren	1	1	2	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	3	4	66
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	3	—	67
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	68
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	1	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	2	3	69
—	—	. . . . .	—	—	—	10	14	—	—	. . . . .	—	—	—	7	—	—	. . . .	—	—	14	17	70 a
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	- b

Digitized by Google

		307							308	309					
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								Bei diesen Unfällen (Rol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	I. **Staatsbahnen.**	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Zusammenstoß.	f. Ablaufen d. Züge od. d. Rollfahrenden Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anzahl.						
1	Badische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	3	. . . .
2	Bayerische (n. gepcht. Zwgb.)	—	1	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	—	4	. . . .
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
4	Braunschweigische	2	1	2	—	—	—	. . . .	5	5	1	2	7	. . . .	
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
6	Hanno- { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / verische { v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66	—	—	—	—	—	3	d. Auftreiben eines klein. Transportwag. a. Geleise	1	4	2	—	—	6	. . . .
		—	—	2	—	—	—	. . . .	2	2	—	—	12	. . . .	
7	Main-Neckar	1	—	—	—	—	—	. . . .	1	1	1	1	—	. . . .	
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung der Wagen u. Zusammenstoß derl. m. einem fahr. Zuge	1	1	—	—	—	1	. . . .
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
13	Westfälische	—	—	1	1	1	—	. . . .	3	—	—	—	2	. . . .	
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	durch Zerreißen d. Zuges u. darauf folgenden Zusammenstoß der Wagen	1	1	—	—	—	23	. . . .
15	Sächsische westliche	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	2	2	4	10	Postdreiwagen
16	Württembergische	1	1	—	—	1	—	. . . .	—	3	—	1	1	7	. . . .
	II. Privatbahnen														
	a) unter Staatsverwaltg.														
17	Bergisch-Märkische	4	6	—	—	2	1	d. Senkung d. Dammes	1	14	8	—	—	37	. . . .
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	durch Anfahren	1	1	—	—	—	—	. . . .
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
21	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	b) in Privatverwaltung.														
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
25	Altona-Kieler	—	—	1	—	—	—	. . . .	1	1	—	—	—	—	. . . .
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
27	Berlin-Anhaltische	—	1	1	—	—	1	. . . .	3	—	—	—	5	. . . .	
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
		—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
		—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
32	Frankfurt-Hanauer	1	—	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	4	. . . .	
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
34	Hessische Ludwigs-E.	—	1	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	—	. . . .	
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	2	1	—	—	—	d. Auffahren eines Zug. a. einen andern	2	5	1	—	14	41	. . . .

Digitized by Google

		307								308	309					
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
II. **Privatbahnen.** (Forts.)		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unvorschriftsmäßiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren d. Züge an hält fahrende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	Anz.	zu-sammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last-(u. Dienst-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.
		Anzahl der Unfälle.									Anzahl.					
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	2	1	—	5	1	. . . .	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	2	. . . .	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Cöthener-Wegelebener .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44	Neiße-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	5	. . . .	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
49	Rheinische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50	Schleswigsche	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	2	1	—	2	8	. . . .	—
51	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
52	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E.	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
57	Buschtehrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	4	1	—	—	1	1	a. Nichtbeach. der Signale 1 / b. unterlass. Signalgebung 1	1	9	9	2	—	67	. . . .	—
61	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
62	Elisabeth	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	1	2	—	—	—	2	durch Selbstbewegung von Wagen u. Zusammenstoß m. einem entgegenlaufd. Zuge	2	7	6	3	2	38	. . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	3	2	—	—	2	1	b. Streifen zweier Züge	1	9	2	—	1	10	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szömer . .	1	—	—	—	—	1	. . . .	—	2	3	3	1	14	. . . .	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	5	3	—	—	—	9	. . . .	—	17	14	1	3	71	. . . .	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
68	Lüttich-Maestrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
69	Niederländische Rhein-E. .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—
70	a. Warschau-Wiener . .	—	1	—	—	—	—	d. Brand der Fahrzeuge	3	4	2	—	—	28	Bahnmeisterwagen	
	b. Warschau-Bromberger .	—	4	—	—	—	—	durch Brand	1	5	—	—	—	—	. . . .	—

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

I. Staatsbahnen.	310		311	312	313	314	315	316	317											
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:		Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:					Reisende durch Unvorsichtigkeit beim Gebrauche oder Verlassen der Fahrzeuge oder Ueberschreiten der Gleise	Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und									
	a. Kanfiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen		a. durch unaufmerksames, Vorgehen oder Verlassen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenreinigen oder Ausgiessen der Züge		c. durch unachtsames Betreten oder unbefugtes Ueberschreiten der Gleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Dienstverrichtungen, Arbeiten,	
	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	tödtlich.	gef.	tödtlich.	gef.	tödtlich.	gef.	tödtlich.	gef.	tödtlich.	gef.	tödtlich.	gef.
1 Badische	2	b. Brechen einer Hebelstange	1	3	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (n. gepcht. Zwgb.)	—		—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—	1	2	—	—
3 Bebra-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1	—	—	—
5 Friedrich-Franz-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hanno- a. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	1		1	2	—	1	—	1	—	2	—	—	1	1	—	2	—	1	2	—
versche b. 1. Juli bis 31. Dcbr. 66	2		—	2	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	—	—	2	1	1	2
11 Preuß. Ostbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	4	—	21	1
12 Saarbrücker	—		—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	1	—	—	1	1
13 Westfälische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—
14 Sächsische östliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	—	—	—
15 Sächsische westliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	1	1	1	2	—
16 Württembergische	4		7	11	—	11	—	—	11	—	—	—	1	—	2	2	1	—	—	—
II. Privatbahnen																				
a) unter Staatsverwaltg.																				
17 Bergisch-Märkische	1		—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	5	—	—	4	1	—	2
b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	—	—	—
21 Rhein-Nahe E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																				
23 Aachen-Mastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	—	c. Selbstverschulden v. Waaren	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	1	1
28 a. Berlin-Hamburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	1	2	—
b. Hinterpommer.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	durch Schwerwerden eines Pferdes die von d. Wa[illegible] entfernt wurden	1	2	—	1	1	—	1	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1
32 Frankfurt-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (n. Gießener)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
											1	—	3	7	1	1	1	3	—	—

Digitized by Google

317	318							319	320								321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen									Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen	a. Nahgiren der Züge.	b. Aufahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen
f. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Gleise		b. durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.							
beschäft.	get.		beschäft.	get.		beschäft.	get.								tödt.	verl.	
—	—	—	1	. . . .	—	—		3	1	1	—	2	—	d. Einbrechen einer Maschine in eine Drehscheibe	1	5	1
—	—	—	3	. . . .	—	—		2	8	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	1	—	1	—	—	. . . . .	—	1	3
—	—	—	1	. . . .	—	—		2	3	4	1	—	—	durch Selbstbewegung v. Wagen in Folge Sturmes	2	7	4
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	5
—	—	1	3	. . . .	—	—		4	7	3	2	—	—	. . . . .	—	5	6
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	7
—	—	—	—	. . . .	—	—		1	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	8
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	9
—	—	—	—	. . . .	—	—		10	5	—	—	—	—	. . . . .	—	—	10
—	—	—	1	. . . .	—	—		30	2	—	—	—	—	. . . . .	—	—	11
—	—	—	1	. . . .	—	—		5	3	—	—	—	—	. . . . .	—	—	12
—	—	1	—	. . . .	—	—		4	2	—	—	—	—	. . . . .	1	1	13
—	—	—	—	. . . .	—	—		3	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	14
—	—	—	—	. . . .	—	—		6	3	—	—	—	—	durch Selbstbewegung eines Wagens	1	1	15
1	—	—	—	. . . .	—	—		4	3	1	1	—	2	. . . . .	—	4	16
2	—	2	1	. . . .	—	—		7	4	—	—	1	2	. . . . .	—	3	17
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	18a
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	19a
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	1	2	. . . .	—	—		9	11	—	—	—	—	. . . . .	—	—	20a
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	1	—	1	. . . .	—	—		2	4	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	—	. . . .	—	—		2	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	21
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	22
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	23
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	1	24
—	—	—	—	b. Entladen vom Güterwagen	—	—		1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	25
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	26
—	—	—	1	. . . .	—	—		7	2	—	—	—	—	. . . . .	—	—	27
—	—	—	—	. . . .	—	—		1	3	—	—	—	—	. . . . .	—	—	28
—	—	—	—	. . . .	—	—		3	2	—	—	—	—	. . . . .	—	—	29
—	—	—	—	. . . .	—	—		8	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	30a
—	—	—	1	. . . .	—	—		—	2	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	1	. . . .	—	—		—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	2	. . . .	—	—		3	3	—	—	—	—	. . . . .	—	—	31
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	32
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	34
—	—	—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	35
—	—	3	2	. . . .	—	—		9	13	—	—	—	—	. . . . .	—	—	36

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

II. **Privatbahnen.** (Forts.)	310		311	312	313		314		315		316	317										
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:		Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:								Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und											
	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Verunglückte durch Explosion, Zerreißen, Brechen, Ueberfahren, Abfahren, Abspringen, sonstige Ursachen	a. durch unvorsichtiges oder Verlassen d. Fahrzeuges		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagen- oder Zugwechsel		c. durch ungenügendes Retten oder unzeitiges oder verfrühtes Oeffnen		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Verunglückung bei Ausübung des Dienstes	
	tödtl.	tödtl.	tödtl.	tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.		tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	tödtl.	nicht tödtl.	
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener . . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	2	—	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	1 Herabfallen einer Platte von einem Lokomotiven	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	3	1	—	—	9	—	7	—	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	2	—	2	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegeleben . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	1	—	—	—	—
43 Mecklenburgische . . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Oppeln-Tarnowitzer . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	2	. . . .	2	—	2	1	—	—	2	1	—	—	—	1	—	1	2	—	—	1	2	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rheinische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3	5	1	1	2	2	1	1	—
50 Schleswigsche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
52 a. Thüringische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Böhmische Westbahn . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Brünn-Rossitzer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buschtěhrader	— a. Kralup-Kladno .	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka																					
	c. Pferde-Bahn . .																					
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	1	. . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	1	1	1	10	—	3	—	—	—	4	—	—
61 Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	1	. . . .	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	1	—	1	1	2	—	—	—
Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	1	2	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	6	—	1	1	1	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	1	Seitenbewegung v. Wagen	1	2	—	—	1	1	—	1	1	—	1	—	4	—	2	—	8	—	2	—
b. Nordtiroler	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	1	Zusammenstoß zweier Lokomotiven	1	2	—	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Lüttich-Maastrichter . . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E. .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener . .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		a. Anfahren der Züge.	b. Auffahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.					
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.										
beschädigt.	getödtet.	beschädigt.	getödtet.	beschädigt.	getödtet.	beschädigt.	getödtet.											
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	—	1	—	. . . .	—	—	2	37
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	6	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	38
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	39
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	40
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	19	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	41
(b. Sandstreuen weg.) des Räderschlagens)	1	1	—	. . . .	—	—	9	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	42a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	3	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- c
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	43
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	44
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	45
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	46
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	47
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	3	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	48a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- c
. . . .	—	2	—	durch Unvorsichtigkeit beim Güterverladen	2	1	13	10	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	49
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	50
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	51
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	52a
. . . .	—	—	—	beim Betreten u. Einbrechen in e. Brunn.	1	1	2	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	53
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	54
. . . .	—	1	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	55
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	56
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	57a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- bc
. . . .	—	—	1	. . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	58
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	59
. . . .	—	—	—	durch Selbstmord d. Herabfallen von Säulen	—	1 1	19	3	2	—	10	3	—	durch Streifen der Züge	1	16		60
. . . .	—	—	1	. . . .	—	—	3	5	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	61a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	62
. . . .	—	—	—	. . . .	3	1	9	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	63a
. . . .	—	1	2	. . . .	—	—	10	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- c
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	17	—	10	13	15	2	—	durch Bruch des Rades durch Sturm	2 1	43		64a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	65
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	3	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	66
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	67
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	68
. . . .	—	1	—	. . . .	—	—	2	3	1	—	—	—	—	. . . .	—	1		69
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	70a
. . . .	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	- b

Digitized by Google

		322						323	324	325	326		327		328	329	330	
		(Forts.) I. Unfälle.						II. Achsbrüche.										
		Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:							In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
	1. Staatsbahnen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (m. Bremse-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.		von . . . bis Ende 1865.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.					Anz.	Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Achs-			
1	Badische	1	—	—	5	. . . .	—	1840	8	5	2	—	190	—	3	1	—	—
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	—	—	—	—	. . . .	—	1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	s. 327a	180*	s. 327a	—	1	2	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	1	1	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—	—	—	10	. . . .	—	1857	2	—	1	—	8	5	1	2	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hanno- (p. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	5	1	—	4	. . . .	—	1847	7	10	7	—	106	—	—	1	—	—
	verse (p. 1. Juli bis 31. Decbr. 66	—	—	—	—	. . . .	—	1847	7	11	7	—	108	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	—	—	—	—	. . . .	—	1846	—	5	3	—	21	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	. . . .	—	1850	—	2	6	1	14	18	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	. . . .	—	1863	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	. . . .	—	1850	15	2	5	—	100	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	. . . .	—	1854	11	2	1	—	3	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	. . . .	—	1852	4	4	—	—	3	32	—	—	—	—
13	Westfälische	2	—	3	11	. . . .	—	1850	2	1	5	—	15	1	—	1	—	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	. . . .	—	1847	1	11	9	—	20	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	1	. . . .	—	1843	1	17	3	—	52	—	—	—	—	—
16	Württembergische	1	1	—	2	. . . .	—	1854	9	11	3	—	33	—	—	1	—	—
	II. Privatbahnen.																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
17	Bergisch-Märkische	2	—	—	5	. . . .	—	1841	7	5	14	—	71	—	—	1	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	. . . .	—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	. . . .	—	1842	16	—	—	—	108	2	1	1	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	. . . .	—											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	. . . .	—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	. . . .	—	1861	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	. . . .	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	. . . .	—	1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	—	—	4	. . . .	—	1857	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—
25	Altona Kieler	—	—	—	—	. . . .	—	1844	2	1	6	—	33	s. 327a	1	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	. . . .	—	1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	. . . .	—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	. . . .	—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																	
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	. . . .	—	1856	12	3	—	1	12	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	. . . .	—	1852	5	—	2	—	17	—	—	—	1	—
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	. . . .	—	1852	4	—	—	—	59	—	1	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	. . . .	—	1848	4	—	1	—	2	6	1	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	. . . .	—	1860	2	1	—	—	—	2	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	. . . .	—	1846	2	10	1	2	53	27	1	1	—	—

Digitized by Google

Achsbrüche.

331 a. bei eigenen Lastwagen.	331 b. bei fremden Lastwagen.	332 Zusammen bis Ende 1866 Achsbr.	333 Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	334 Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	335 Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	209	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" Durchmesser in der Nabe	26	8,04	1
9	1	193	„ Lastwagen	22	8,77	2
—	—	—		—	—	3
3	1	23	bei 4rädrigen Lastwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen von 3¾—4¼" Durchmesser	10	2,30	4
—	—	—		—	—	5
2	—	133	bei Güterwagen	19	7,0	6
2	—	133		19½	6,8	
—	—	29	bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchst.) 3" 8‴ stark waren	21	1,35	7
—	1	42	„ Lastwagen-Achsen unter 4"' Stärke	17	2,47	8
—	—	3		4	0,75	9
—	—	122	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	17	7,18	10
—	—	17	„ Lokomotiv-Achsen	13	1,31	11
3	—	46	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	15	3,07	12
—	1	26	„ 4rädr. offenen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eis. Bündelachsen von 4" Stärke	16	1,62	13
1	—	42	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3¼" Durchmesser	20	2,11	14
—	—	73	„ 4rädrigen Güterwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 3⅝" Stärke ꝛc.	24	3,04	15
5	—	62	„ Güterwagen mit schmiedeisernen Achsen	12	5,16	16
12	1	111	bei 4rädr. Güterwagen. Die in den früheren Jahren gebrochenen Achsen waren theils Patentbündel, theils gewöhnlich aus Feinkorn geschmiedet. Von den 14 in 1866 gebrochenen waren 3 Patentbündel, 3 Feinkorn geschmiedet, 2 gewöhnlich geschmiedet, 4 Gußstahl, 1 Bündeleisen und 1 Puddelstahl	26	4,27	17
—	—	—		—	—	18a
—	—	—		—	—	- b
—	—	10	bei eisernen Tenderachsen von 3½—3¾" u. dergl. Lastwagen-Achsen von 3⅝—4¾" Durchm.	18	0,56	19a
—	—	—		—	—	- b
—	—	128	bei 6rädrigen Lastwagen mit englischen Patentachsen von 3¾" Durchmesser in der Nabe	25	5,12	20ab
—	—	6	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2⅝—3½" Durchmesser	18	0,33	- c
—	1	5	„ fremden Lastwagen-Achsen	6	0,83	21
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅜—4" Durchmesser	21	0,76	22
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	13	0,23	23
1	—	39	„ den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3¼" starken Achsen aus Walzeisen	12	3,25	24
—	—	43	„ 4rädr. Personenwag. u. bei 4-, 6- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3⅝—4" Durchm. m. kurzen Naben	23	1,87	25
—	—	5	„ fremden Güterwagen-Achsen	8	0,625	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¼" Durchmesser	26	2,69	27
—	—	85*	„ 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	19	4,47	28
—	1	29	„ Lokomotiv- und bei Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	11	2,64	29
—	—	25	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3½—3⅝" Durchmesser	15	1,67	30a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	64	bei Lastwagen mit schmiedeisernen Achsen von 3¼" Stärke in der Nabe	15	4,26	31
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	18	0,77	32
—	—	—		—	—	33
1	—	6	bei Achsen der fremden Lastwagen	7	0,85	34
—	—	—		—	—	35
27	5	129	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit und bei eisernen Achsen an 6rädrigen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit	21	6,14	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Reise-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	323 von ... bis Ende 1865.	324 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1	1	—	2		1848	—	2	—	3	3	12	—	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—		1849	7	4	3	—	39	1	1	1	—	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—		1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—		1851	—	—	3	—	31	2	—	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—		1854	8	1	1	—	2	3	1	—	—	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—		1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—		1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Mecklenburgische	—	—	—	—		1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	—	—	—	—		1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—		1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
46 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—		1859	—	2	—	—	39	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—		1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Türkheimer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rheinische	—	—	—	—		1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
50 Schleswigsche	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
51 Taunus-E.	—	—	—	—		1840	19	4	5	—	23	1	—	—	1	—
52 a. Thüringische	—	—	—	—		1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—		1859	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
53 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—		1859	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
55 Böhmische Westbahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buschtehrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weseloboka, c. Pferde-Bahn }	—	—	—	—		1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—		1859	—	4	—	—	12	1	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	—	—	—	—		1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	8	—	—	26		1857	18	54	11	—	208	29	—	5	—	—
61 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn }	—	—	—	—		1859	—	11	—	—	8	2	—	5	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—		1856	15	42	3	1	90	7	—	2	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—		1856	4	9	4	—	145	9	—	2	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—		1856	2	1	2	—	45	—	—	1	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	6	—	—	70		1860	26	29	2	5	110	4	12	13	1	—
b. Nordtiroler	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—		1859	7	—	—	—	—	3	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—		1858	—	—	1	—	6	6	—	1	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	5	—		1855	18	—	—	—	13	2	4	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—		1858	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1866 a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1866 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	20	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3¼—4" Nabenstärke	19	1,05	37
—	—	56	„ Lastwagen	18	3,11	38
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen der alten Personenwagen (unter 3" Durchm.) u. an d. Kurbelachsen d. Maschinen	31	0,39	39
—	—	36	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3¼" im Durchmesser	15	2,40	40
2	2	20	„ Lokomotiv-Achsen	13	1,54	41
—	—	8	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅛" Durchmesser	12	0,66	42a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stablachsen von 3¼ und 3⅛" Durchmesser in der Nabe	18	0,50	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	21	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" engl. Durchmesser	20	1,05	43
1	—	1	„ Brädr. Güterwagen mit Achsen aus gewalztem Eisen von 3⅛" Durchmesser in der Nabe	19	0,05	44
2	—	14	„ offenen 4- und 6rädrigen Güterwagen mit 3⅝" starken Patent-Bündelachsen	20	0,70	45
—	—	—		—	—	46
—	—	—		—	—	47
7	—	48	bei Kohlenwagen	8	6,0	48a
—	—	1	„ Kohlenwagen	4	0,25	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	26	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven und bei 3⅛" starken Achsen der Lastwagen	17	1,52	49
—	—	1	„ einer Tender-Achse	1	1,0	50
2	—	55	„ Kurbel-Achsen der Lokomotiven und bei Lastwagen-Achsen aus Eisen von 3¾—4" Nabenstärke	27	2,0	51
—	—	86	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¼" Stärke	20	4,30	52a
—	—	3	„ Lastwagen-Achsen	8	0,375	- b
—	—	—		—	—	53
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	8	0,25	54
—	—	—		—	—	55
—	—	—		—	—	56
—	—	2	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	4	0,50	57a
—	—	—		—	—	- b c
—	—	17	bei 4rädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke	8	2,12	58
—	—	2	„ Kohlenwagen	7	0,286	59
27	2	354	„ 4rädr. offenen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen mit 2" 6"' bis 3" starken Stummeln	10	35,4	60
3	1	30	„ eisernen Tender-Achsen von 5" Stärke. Die Brüche erfolgten dicht hinter der inneren Radnabe	8	3,75	61a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	62
5	3	168	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen, cylindrischen Achsen von 4" Stärke	11	15,27	63a
13	4	191	„ bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen, cylindrischen Achsen von 4" Stärke	11	17,36	- b
6	—	57	„ bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 4" Stärke	11	5,18	- c
2	1	205	„ Lastwagen	7	29,28	64a
—	—	1	„ einer Lokomotiv-Achse	1	1,0	- b
—	1	11	„ Lokomotiv-Achsen	8	1,37	65
1	3	18	„ bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Hohlachsen, welche cylindrisch, podettirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 5" und in der Nabenstimmung 4⅞" Durchmesser hatten	9	2,0	66
—	—	—		—	—	67
—	—	—		—	—	68
1	1	39	bei Lokomotiv-Achsen	12	3,25	69
—	—	1	„ einer Tender-Achse	11	0,09	70a
—	—	—		—	—	- b

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	336	337		338	339	340	341	342	343	344		345
	III. Schienenbrüche.					IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1866.						
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)	Im Betr.-Jahre 1866		Zusammen bis Ende 1866.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.		Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche		Schienengew.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
1 Badische	—	36	—	6	42	23,5	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	189	—	11	200	15,2—23,4	—	—	—	nicht notirt	—	n. notirt
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	8
4 Braunschweigische	—	—	4	—	4	19	—	—	—	—	—	—
5 Friedrich Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	100	—	9	109	20—22	—	—	—	—	—	—
	—	109	—	4	113	20—22	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	7	—	1	8	20,74	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	34
9 Nassauische	—	—	—	1	1	22,13	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	33*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	—	307	—	10	317	20,6	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	13	9	1	2	25	24 u. 24½	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	3	2	2	2	9	20,56	—	—	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	—	146	—	7	153	14—17	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	5 resp. 140 u. 77*
15 Sächsische westliche	29	107	—	5	141	16 u. 17	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse b. Zusammenbr. v. Güt.	1 1	25—180* 2*
16 Württembergische	—*	1	—	1	2	18,25	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltg.												
17 Bergisch-Märkische	128	12	—	11	151	22,75	—	—	—	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	25*
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	53*
19 a. Löbau-Zittauer	—	4	—	—	4	19	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	76*
b. Zittau-Reichenberger	—	1	—	—	1	19	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	71*
20 a. Oberschlesische	17	38	—	—	55	14—20,28	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	2	—	2	4	20,57	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Rhein-Nahe-E.	—	1	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.												
23 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	—	1	—	—	1	17,5	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	17	—	—	17	17,9	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	27	35	—	2	64	22,9	—	—	—	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	52	1	3	—	56	17,5—20,11	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner { a Stammbahn	—	38	—	2	40	(15, 18½, 21, 22½, 23	—	—	—	—	—	—
b. Hinterpommer.	—	98	—	2	100	15 u. 22½	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	22
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	40
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	2
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	156	—	49	206	21—23	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1	27

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1866.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1866		Zusammen bis Ende 1866.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Dammtheilen.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienen.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
7	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Leipzig Dresdener	—	39*	—	8	47	—	—	—	—	—	in Folge kriegerischer Ereignisse	2 12
9	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8,0	—	—	—	—	durch Zerstörung der Eisenbahn bei Nürn. in Folge des Krieges	1 5
0	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	1	—	—	1	21,1	—	1	—	—	. . . .	— —
1	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	1	—	1	—	2	21,0	—	—	—	—	. . . .	— 1
2	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . .	— —
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
	c. Cöthener-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
3	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	— —
4	Neiße-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
5	Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	1	12	17 u. 20	—	—	—	—	. . . .	— —
6	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
7	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
8	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
9	Rheinische	—	8*	—	2	10	23	—	—	—	—	. . . .	— —
0	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	— 2
1	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 41
2	a. Thüringische	—	59	—	3	62	17—20	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 14*
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 29 49*
3	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	— —
4	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	22	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 45
5	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 39
6	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 52
7	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weschbokla c. Pferde-Bahn	—	1	—	1	2	22,4	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 43
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 43
8	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
9	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
0	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	1	827	12,66, 19,3 u. 23,0	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 35,3*
1	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	—	37	—	8	45	22,4	—	—	—	—	. . . .	— —
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
2	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
3	a. Oesterreichische nördliche	1709	89	2	23	1823	(13,44, 17,92) (22,4 u. 23,52)	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 8
	b. Oesterreichische südöstliche	—	34	—	11	45	17,92, 22,4, 23,52	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 16
	c. Wien-Neu-Szönver	—	8	—	—	8	21,78, 22,4 u. 23,52	—	—	—	—	. . . .	— —
4	a. Südbahn, Oesterreichische	—	4*	—	—	4	23	—	—	—	—	. . . .	— —
	b. Nordtiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	—	—	. . . .	— —
5	Süd-Norddeutsche	—	6	—	4	10	22,6	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 69
6	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	—	—	. . . .	— —
7	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	1	1	18,0	—	—	—	—	durch Kriegs-Ereignisse, namentl. Sprengung der Viaducte der Nordbahn	1 75
8	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
9	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
0	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —

Digitized by Google

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1864 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1866.						Pensionen	
	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	484 127	22 180	32 659	11 428	—	6988	73 255	25 332	17 766
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	92 128	3365	16 935	—	1647	6	21 953	372	1159
5 Friedrich-Franz-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hanno-versche	(e. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. 1. Juli bis 31. Dcbr. 66	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	9961	400	—	564	—	526	1490	—	—
8 Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	21 157	1061	4717	5000	664	186	9628	86	180
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	416 521	18 659	33 160	8036*	—	438	60 293	12 310	11 110
11 Preuß. Ostbahn	369 249	17 371	22 231	13 080	in Rel. 354	79 579	132 261	2050	3210
12 Saarbrücker	76 623	3419	8627	2233	363	47	14 689	1261	752
13 Westfälische	157 716	6576	9643	4000	149	194	20 562	1284	1375
14 Sächsische östliche	306 709	12 644	23 839	9607	545	1849	48 484	2138	7022
15 Sächsische westliche									
16 Württembergische	183 759	8722	16 179	5623	—	2278	32 802	1416	933
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	424 710*	18 217	39 438	8960	5545	4252	76 412	4623	6435
	72 149	3183	4743	3491	1061		12 478	869	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	348 800	15 087	22 812	7560	1512	657	47 628	9560	10 508
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	90 826	4169	4873	3300	414	—	12 756	1954	2137
21 Rhein-Nahe E.	51 690*	2438	4996	2425	443	1604	11 906	596	379
	7841	373	617	809	76	—	1875	—	—
22 Wilhelms-Bahn	100 441	4227	4549	3000	1479	166	13 421	1068	1409
b) in Privatverwaltung.									
23 Aachen-Mastrichter	—	—	—	173	—	104	277	—	—
24 Alberts-Bahn	3898	198	721	650	—	348	1917	—	—
25 Altona-Kieler	74 411	5366	4106	2000	7137	996	19 605	1468	3444
26 Bayerische Ostbahnen	177 600	9679	14 557	28 571	—	2369	55 176	484	1534
27 Berlin-Anhaltische	256 522	10 917	19 954	5687	744	555	37 857	6477	2229
28 a. Berlin-Hamburger	330 532	15 349	13 662	7500	2607	3317	42 435	3385	5935
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin Potsdam-Magdebrg.	66 874	2899	7023	2757	115	1	12 795	8226	2514
30 Berlin-Stettiner (a. Berlin-Stettin, b. Hinterpommer., c. Vorpommersche, d. Stettin-Starg.)	254 397	12 243	21 184	12 770	—	3627	49 824	3370	3525
	17 491	800	963	600	—	560	2923	741	12
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	85 016	3484	4549	4500	245	3639	16 417	2601	1989
32 Frankfurt-Hanauer	23 444	1069	1197	857	—	142	3205	100	184
33 Glückstadt-Elmshorner	5298	228	526	—	—	262	1016	36	95
34 Hessische Ludwigs-E.	73 834*	3793	7558	4571	1227	355	17 504	in Rel. 353b	13
35 Homburger	2279	123	406	286	—	295	1110	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	401 607	19 567	26 731	7389	4426	10 583	68 696	4080	5

Digitized by Google

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1866.									Im Jahre 1866 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1866.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kol. 353b	11 069	2659	—	10 131	771	67 728	489 854	ca. 6000	183	758	in Kol. 363b	1027	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
546	6366*	—	—	3128	—	11 571	102 510	4299	11	75	57	1063	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1267	—	—	—	1267		10 184	—	—	—	—	38	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Kol. 353a.	—	102	—	—	—	368	33 417	562	2	4	7	—	9
4071	—	2212	—	—	416	30 119	446 695	2195	151	249	318	—	10
2233	453	2279	in Kol. 359	—	78 248	88 473	413 037	1924	35	94	188	21	11
794	150	3228	—	—	4	6189	85 123	666	11	22	46	7	12
1382	—	712	—	—	12	4765	173 513	853	22	42	107	—	13
366	403	1500	—	—	152	11 581	343 612	3297	47	207	50	11	14u. 15
263	348	887	—	1	11	3859	212 703	1883	22	50	70	13	16
3759	—	3304	34	—	64	18 219	482 903	2597	48	117	288	—	
—	—	49	14	—	4	936	83 691	257	5	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
2736	20	1120	—	50	1	23 995	372 433	1895	95	178	307	2	20a u. b
505	211	63	—	262	—	5132	98 450	356	20	44	51	14	- c
235	—	699	—	—	15	1924	61 672	359	5	11	13	—	21
—	—	—	—	—	10	10	9709	108	—	—	—	—	
Kol. 353b	—	161	6	—	235	2879	110 983	401	17	25	—	—	22
—	—	—	—	277	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	2	—	—	4	6	5809	150	—	—	—	—	24
116	355	—	—	228	21	5632	88 384*	765	17	85	12	2	25
Kol. 353b	405	143	—	—	28	2594	230 182	1847	10	41	—	25	26
26	—	214	—	1299	600	10 845	283 534	1143	64	51	3	85	27
411	—	8	—	—	179	9918	363 049	1331	41	140	12	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	201	—	470	5	11 416	68 253	885	98	65	14	—	29
—	—	866	—	—	100	7861	296 360	1385	35	58	—	—	30a - c
49	169	13	—	—	30	1014	19 400	68	9	1	8	1	- d
ol. 353b	20	337	—	—	493	5440	95 993	767	37	58	67	1	31
—	—	28	—	—	—	812	25 837	146	1	12	1	—	32
—	—	42	—	40	207*	420	5894	58	1	6	—	—	33
ol. 353b	—	—	—	—	—	1309	90 029	677	4	26	4	—	34
—	—	—	—	—	—	—	3389	54	—	—	—	—	35
107	14 287	—	—	—	4206	23 189	447 114	3302	90	27	13	1131	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1866.								
		Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	107 426	4657	4626	2800	—	2183	14 266	170	2051
38	Leipzig-Dresdener	149 130	7626	7110	5000	—	662	20 398	2389	7554*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3488	171	3	571	—	—	745	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	25 911	1033	2444	–	—	817	4294	in Kol. 353b	224
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	134 576	7834	6890	1000	—	2167	17 891	10451	5256
42	a. Magdeburg-Halberstädter	60 733	4047	4219	—	—	2374	10 640	3987	1309
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	77 997	3557	2986	600	—	1423	8566	514	943
	c. Cöthen-Wegelebener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	68 322	2966	2211	813	—	1940	7930	—	374
44	Neisse-Brieger	18 981	761	733	1000	498	23	3015	386	241
45	Niederschlesische Zweigbahn	32 905	1389	1370	1000	334	66	4159	182	250
46	Oppeln-Tarnowitzer	18 708	858	1994	431	689	18	3990	166	131
47	Ostpreußische Südbahn	1117	142	2941	979	in Kol. 351	5115	9177	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	144 472	7673	14 841	5714	—	907	29 135	5835	in Kol. 353a
49	Rheinische	215 959*	11 316	23 122	6302	—	6007	46 747	1848	2627
50	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	45 280	1867	1588	2857	—	182	6494	5619	in Kol. 353a
52	a. Thüringische	227 527	10 392	8990	6000	5397	1613	32 392	3947	2928
	b. Werra-E.	45 647	2176	3170	2400	201	389	8336	25	302
53	Tilsit-Insterburger	589	84	1792	710	92	23	2701	—	—
54	Aussig-Teplitzer	23 648	1958	1126	667	—	—	3751	—	—
55	Böhmische Westbahn	24 500	1565	6344	—	—	107	8016	—	778
56	Brünn-Rossitzer	2674*	155	1281	1257	—	—	2693	—	—
57	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weßyßka, c. Pferde-Bahn)	39 988	3350	1016	846	—	19	5231	3614	in Kol. 353a
58	Galizische Carl Ludwig-B.	181 588	12 934	11 921	6667	—	533	32 055	—	457
59	Graz-Köflacher	7020	369	994	667	—	—	2030	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	933 093	53 160	33 682	16 666	41 788	2098	147 394	23 860	17 079
61	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	240 572	12 531	19 728	9864	15 942	932	58 997	490	945
62	Mohacs Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönver	1 068 311	58 485	48 937	26 339	2077	587	136 425	21 614	10 578
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	434 693*	40 247	41 839	37 194	—	1146	120 426	4266	2314
65	Süd-Norddeutsche	63 609	3111	3411	—	2067	—	8589	1998	—
66	Theiß-Bahn	170 662	7852	11 530	—	4209	209	23 800	—	1205
67	Turnau-Kralup-Prager	—*	15	2094	1733	—	59	3901	—	—
68	Luttich-Mastrichter	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	25 054*	1111	—	—	—	16 291	17 402	—	—
70	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	117 157	5674	13 423	5472	7824	7020	39 413	2576	in Kol. 353a

Digitized by Google

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1866.									Im Jahre 1866 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Verbringungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1866.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
in Kol. 353b	—	12	—	—	—	2233	**119 459**	476	8	58	—	—	37
541*	90	148	—	—	2	10 724	**158 804**	549	24	138*	43*	2	38
—	—	—	—	—	—	—	**4233**	—	—	—	—	—	39
41	—	—	—	—	9	274	**29 931**	286	1	7	1	—	40
— *	—	—	—	—	298	16 005	**136 462**	632	105	92	—	—	41
in Kol. 353b	—	168	—	225	29	5718	**65 655**	566	50	26	—	—	42a
" 353b	60	—	—	—	2	1519	**85 044**	286	9	15	—	7	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
121	—	—	—	—	—	495	**75 757**	104	—	8	2	—	43
22	—	—	—	—	5	654	**21 342**	88	5	7	7	—	44
62	—	72	—	—	2	568	**36 496**	167	6	6	7	—	45
31	10	44	—	—	3	385	**22 313**	154	3	3	7	—	46
—	—	49	in Kol. 359	—	4947	4996	**5298**	173	—	—	—	—	47
in Kol. 353a	257	—	—	—	136	6228	**167 379**	1160	14	73	142	23	48
313	586	180	—	7898	17	13 469	**249 237**	2334	47	85	33	—	49
--	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	5619	**46 135**	176	22	42	—	—	51
69	—	310	—	—	129	7383	**252 536**	835	39	60	6	—	52a
—	—	—	—	—	173	500	**53 483**	387	1	8	—	—	- b
—	—	127	—	—	—	127	**3163**	86	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	--	**27 399**	81	--	—	—	—	54
—	100	155	—	—	—	1033	**31 483**	317	—	2	—	—	55
—	—	24	—	—	--	24	**5343**	35	—	—	—	—	56
in Kol. 353a	—	—	—	—	—	3614	**41 605**	171	40	3	46	—	57
—	222	336	—	—	1635	2650	**210 993**	768	--	3	—	5	58
—	40	213	34	—	---	287	**8763**	49	—	1	—	—	59
2491	—	2872	—	—	—	46 302	**1 034 185**	1914	93	161	37	---	60
80	730	159	—	—	34	2438	**297 131**	916	1	8	2	10	61
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	--	—	62
215	857	4244	—	1961	496	39 965	**1 164 774**	1410	72	91	9	6	63
740	—	1155	—	—	146	8621	**546 498***	1437	29	27	57	—	64
—	39	156	653	—	—	2846	**69 352**	391	4	—	—	1	65
--	411*	91	---	—		1707	**192 755**	785	—	5	—	7	66
—	--	—	—	—	3	3	**3898**	133	—	—	—	--	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
--	5279	—	—	—	54	5333	**37 123**	—	—	—	—	40	69
306	—	1476	—	—	6501	10 859	**145 711**	1110	4	30	35	—	70

Digitized by Google

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1866.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahnen umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,02 Meilen,

2. die Zweigbahnen:

a)	die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von	0,39 „
b)	von Heidelberg über Mosbach (7,05 M.) nach Würzburg	21,13 „
	von welcher die Strecken Mosbach-Osterburken (3,74 Meilen) am 25. August und Osterburken-Würzburg (10,24 M.) am 1. Nov. 1866 eröffnet wurden;	
c)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17 „
d)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn)	1,29 „
e)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56 „
f)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 „
g)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn), eröffnet am 2. Juli 1866 . .	4,40 „
h)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,49 „
i)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,75 „
k)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23 „
l)	„ Singen nach Engen, eröffnet am 6. September 1866, ...	1,93 „
	zusammen	95,34 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken a) 2b, g und l . . . . . 80,80 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 3 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. Ebenso ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 das Nähere über die **Beamten-Pensionskasse** und den Privat-Unterstützungs-Verein enthalten.

Veränderungen hierzegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

Digitized by Google

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 11 Mitgliedern fungiren 4 für die Postverwaltung.

86. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1866 . . . 53 179 495 Thlr., nämlich 44 347 143 Thlr. bis Ende 1865 und 8 832 352 Thlr. für die im Jahre 1866 eröffneten Strecken von 20,4 Meilen. Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 8 832 352 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, und zwar mit 3 377 675 Thlrn., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 86 aufgeführte Summe von 47 724 818 Thlrn.

87. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 53 179 495 Thlrn. berechnet.

122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 1125 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben Bezahlung nicht geleistet wird.

141. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 25 509 Achsmeilen zurückgelegt.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postwagen gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

250. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Entschädigungen im Personen- und Güterverkehre.

346—365. Wegen der Pensionskasse siehe ad IV dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:		
1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze	74,85	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze .	0,49	„
b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf (Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 M. ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)	1,05	„
B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl	27,39	„
C. die Maximiliansbahn, und zwar:		
1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg	39,85	M.
2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein .	4,25	„
b) von Freilassing nach Reichenhall, am 1. Juli 1866 dem Betriebe übergeben, ...	1,96	„
zusammen	46,08	„
D. die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . .	11,79	„
E. die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . .	13,55	„
zusammen	175,08	Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,	1,54	Meilen
b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,	0,49	„
c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;	1,05	„
2) von der Ludwigs-Westbahn		
die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von . . . . . an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.	2,17	„
zusammen	5,25	„
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe	169,83	Meilen.

Digitized by Google

Uebertrag 169,43 Meilen.

Dagegen waren gepachtet: 1) folgende Zweigbahnen:

a) von Pasing über Starnberg nach Tutzing (4,27 M.) nebst der am 1. Febr. 1866 eröffneten Forts. von Tutzing nach Peißenberg . . 6,97 Meilen
b) von Tutzing nach Penzberg, eröffnet am 16. Oktober 1865 . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . . 3,27 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . . 3,75 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . . 11,30 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger, am 1. November 1865 dem Betriebe übergeben, ... 7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung; 0,12 „
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . 0,29 „ von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . 0,75 „ von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge . . 211,44 Meilen,

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen mit . . . . . 2,04 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . 213,48 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der ad C. 2b dieses Berichts aufgeführten Zweigbahn von Freilassing nach Reichenhall und der Zweigbahnen Tutzing-Peißenberg, Tutzing-Penzberg und Oberkotzau-Eger (siehe oben ad 1a, b und h) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 210,526 Meilen berechnet.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 135 näher bezeichnet. Die im Jahre 1866 vorgekommenen Veränderungen waren folgende. Der Pachtzins hat betragen:

1) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm 22 207 Fl. = 12 690 Thlr. (4 Proc. von 555 175 Fl. Baukapital),
2) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 50 000 Fl. = 28 571 Thlr. (ppr. 2⅞ Proc. von dem vorläufig ermittelten Anlage-Kapitale von 1 813 830 Fl.),
3) für die Strecke von Kiefersfelden bis Kufstein 16 239 Fl. = 9 280 Thlr. (5 Proc. von 811 953 Fl. Baukapital) und
4) für die Zweigbahn Oberkotzau-Eger 279 000 Fl. = 159 429 Thlr. (4½ Proc. von 6 200 000 Fl. Baukapital).

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

86. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1)	für die Pasing-Starnberger	514 287 Thlr.
2)	„ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000 „
3)	„ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571 „
4)	„ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000 „
5)	„ „ Hochstadt-Stockheimer	885 714 „
6)	„ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428 „
7)	„ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000 „
8)	„ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857 „
	zusammen für 40,43 Meilen	11 342 857 Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

9)	für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243 „
10)	„ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu	1 036 474 „
11)	„ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein zu	463 973 „
	zusammen	13 160 547 Thlr.

Digitized by Google

Uebertrag 13 160 547 Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . 86 016 664 Thlr.,
von welchem der für die an fremde Verwaltungen verpachtete Strecken (siehe auch II. dieses Berichts) zu verzinsende Bau-Aufwand mit . . . . . 2 984 046 „
in Abzug zu bringen ist, so daß verbleiben . . . . . 83 032 618 „

Diese . . . 96 193 165 „

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen . . . . 213,442 Meilen.

87. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 175,06 Meilen = 1318,70 Kilometer (siehe auch II. A—E dieses Berichts) zu Grunde.

104. Hierin sind 240 „Trollwagen" à 90 Ctr. Tragkraft enthalten.

111. Die größte zulässige (Netto-)Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,44 Zoll Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ „ 3,44 „ „ „ „ „ „ 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,93 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . . . . 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) mit 135 258 Thlrn. enthalten.

120. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Im Jahre 1866 wurden 130 364 Fahrten gemacht, welche sich wie folgt vertheilen:

93 238 regelmäßige Fahrten,	116 Probe-Fahrten,
6 636 Extra-Fahrten,	676 Material- und
7 500 Hülfs-Fahrten,	22 198 Vorspann-Fahrten.

129b. Dies sind Rußkohlen.

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf ungemischt.

Bei 14 378 Nutzmeilen wurden verbraucht:
brutto überhaupt 92 498 Ctr., pro Nutzmeile 643,330 Z.-Pfd.
netto „ 68 922 „ „ „ 479,350 „

b) Preßtorf gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf: 0,34 Kistr. Stichtorf. Verbraucht wurden bei 68 780 Nutzmeilen brutto 42 968 Z.-Ctr. und netto 25 420 Z.-Ctr. Preßtorf.

c) Preßtorf gemischt mit Rußkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf: 28,69 Z.-Pfd. Kohlen. Verbraucht wurden bei 25 500 Nutzmeilen brutto 56 085 Z.-Ctr. und netto 54 077 Z.-Ctr.

d) Preßtorf gemischt mit Braunkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd.-Preßtorf: 936,34 Z.-Pfd. Kohlen. Verbraucht wurden bei 27 924 Nutzmeilen 16 397 Z. Ctr. brutto und 12 717 Z.-Ctr. Preßtorf netto.

e) Preßtorf gemischt mit Stichtorf und Rußkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war, daß auf 100 Z.-Pfd. 0,04 Kistr. Torf und 25,55 Z.-Pfd. Kohlen kamen. Verbraucht wurden bei 13 057 Nutzmeilen brutto 19 818 Z.-Ctr. und netto 17 817 Z.-Ctr.

f) Preßtorf gemischt mit Ruß- und Braunkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war, daß auf 100 Z.-Pfd. Preßtorf 199,94 Z.-Pfd. Ruß- und 71,17 Z.-Pfd. Braunkohlen kamen. Verbraucht wurden bei 1240 Nutzmeilen brutto 1411 Z.-Ctr. und netto 983 Z.-Ctr. Preßtorf.

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen und die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen keine genauen Angaben gemacht werden. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren ca. 26,9 Proc. besetzt.

162, 165, 171a, 177c u. 178a. Von den hier aufgeführten Transporten sind mit Militairzügen befördert worden: 178 502 Personen, 5292 Ctr. Gepäck, 299 330 Ctr. Güter, 2 074 Wagen und Geschütze und 44 226 Pferde.

201e, 204, 211a, 214c u. 215b. Die Einnahmen für die in der vorstehenden Erläuterung aufgeführten Transporte haben betragen: für Militair-Personen 252 738 Thlr., für Gepäck 1008 Thlr., für Güter 89 842 Thlr., für Fahrzeuge 51 112 Thlr., für Pferde 126 361 Thlr., zusammen 521 061 Thlr.

219. Hierin sind 126 270 Thlr. Zins für die verpachteten Bahnstrecken enthalten.

220. Außerdem war noch ein Einnahme-Rückstand von 107 857 Thlrn. vorhanden.

245. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Löhne für die Werkstatts-Arbeiter, für Putzer ꝛc. und die an das Fahrpersonal gezahlten Fahrtgelder.

Digitized by Google

246b. Hiervon kommen 4 034 Thlr. auf Reparaturkosten der Postwagen.

246d. Dies sind die Reparaturkosten der Wagenräder ꝛc. und die Kosten für allgemeine Reparaturen.

248. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslocale enthalten.

252. Unter diesen Ausgaben befinden sich theils Bauausgaben für die Verwaltungs-Gebäude, theils Ausgaben für Pensionen, Alimentationen, Unterstützungen, Umzugsgebühren ꝛc.

268c. Werden von den Ausgaben von . . . . . 6 342 471 Thlrn.
diejenigen Posten in Abzug gebracht, welche eigentlich den Betriebs-Ausgaben dieses Jahres nicht zugerechnet werden können, nämlich:

1. die Ausgaben auf den Bestand der Vorjahre mit	148	Thlrn.
2. der Material-Mehrvorrath mit	157 695	„
3. die Besoldung der ausschließlich für den Bau neuer Linien bestimmten Beamten mit	11 454	„
4. die auf die Bahnerweiterung ꝛc. verwendeten Summen mit . .	275 357	„
5. die für die gepachteten Bahnen gezahlten Pachtzinse und Amortisationsbeträge mit	665 904	„
zusammen		1 110 558 „
so verbleiben		5 231 913 Thlr.
und es würde der Ueberschuß		4 727 497 Thlr.
betragen. Hierzu der Einnahme-Rückstand (siehe Erläuterung zu Kol. 220) von . .		107 857 „
ergiebt einen Gesammt-Ueberschuß von		4 835 354 Thlrn.
Das Anlage-Kapital beträgt:		
für die Staatsbahnen	86 016 664 Thlr.	
„ „ gepachteten Privat- ꝛc. Bahnen (s. Erläuterung z. Kol. 86)	13 160 547 „	
zusammen	99 177 211 Thlr.	

Dasselbe hat sich mithin zu 4,88 Proc., wie hier angegeben, verzinst.

283. Die hier aufgeführten Beträge sind bereits in den Ausgaben (Kol. 224—228 u. 247) enthalten.

285. Einschließlich der für den Betrieb doppelt in Anrechnung zu bringenden Strecken München-Pasing und Oberlohau-Hof von 2,04 Meilen hat die Betriebslänge betragen

1866 überhaupt	213,48	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 210,53 Meilen,
1865 „	196,49	„ „ „ „	„ . . . . . 185,92 „

pro 1866 also mehr 16,99 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 24,61 Meilen, wogegen die Anzahl der im Jahre 1866 in Betrieb gesetzten Strecken 14,97 Meilen beträgt.

293 u. 294. Wie in der Erläuterung zu Kol. 257 der Statistik pro 1865 angegeben, würden die Ausgaben des Jahres 1865 einschließlich der „in der Rechnung durchlaufenden Posten" 6 496 822 Thlr. betragen haben und es würde alsdann ein Ueberschuß von 3 376 774 Thlrn. resultiren.

Diese Betriebs-Resultate liegen den Vergleichungen der Kol. 293 u. 294 zu Grunde.

327a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch belaunt und deshalb hier aufgeführt.

3. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wurde im Jahre 1866 durch die „Direktion für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Kassel" verwaltet. Nach der Vereinigung Kurhessens mit dem Preuß. Staate ging der Bau und die Verwaltung der Eisenbahn auf den letzteren über, die Direktion blieb aber bestehen.

In Folge des Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, ist die Verwaltung dieser Eisenbahn, welche die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen, welcher mit der Leitung der Geschäfte die „Königlich-Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragte und mittelst Allerhöchster Ordre vom 13. März 1867 der genannten Direktion die Verwaltung der im Betriebe befindlichen Strecken der Bebra-Hanauer Eisenbahn vom 1. April 1867 ab übertrug.

II. **Bahngebiet.** Von der Bebra-Hanauer Bahn wurden dem Betriebe übergeben:

die Strecke Bebra-Hersfeld von	1,8	Meilen
am 22. Januar und die Strecke Hersfeld-Fulda von	5,7	„
am 1. Oktober 1866. Es waren mithin ult. 1866	7,5	Meilen

im Betriebe, für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit dieser Strecken ein mittlerer Jahres-durchschnitt von . . . . . 3,12 Meilen berechnet.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 7,5 Meilen zu Grunde, weil eine Vergleichung der Betriebs-Resultate mit anderen Bahnen nicht möglich ist, indem die Bebra-Hanauer Eisenbahn nur seit dem 22. Januar resp. 1. Oktober 1866 streckenweise im Betriebe war.

Die Strecke Hanau-Wächtersbach von 4,3 Meilen wurde am 1. Mai 1867 eröffnet. Die Strecke Wächtersbach-Fulda befindet sich dagegen noch im Bau.

Digitized by Google

III. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 während einer Dauer von 8 Tagen unterbrochen gewesen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86. Das verwendete Anlage-Kapital stand ult. 1866 noch nicht fest, dasselbe kann auch erst nach Beendigung des Baues angegeben werden.

249. Hierin ist auch die Miethe für Lokomotiven fremder Bahnen enthalten.

268e. Weil die Summe des verwendeten Anlage-Kapitals nicht feststeht, kann auch dieser Procentsatz nicht angegeben werden.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst im Jahre 1866 eröffnet wurde.

4. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1. die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . . 11,22 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . 4,43 „
   b) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze . . . . . 14,22 „
   c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . 2,91 „
   d) von Büddenstedt nach dem Treudelbusche . . . . . 0,39 „

zusammen 33,19 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . . 1,72 Meilen, welche am 22. März 1866 dem Betriebe übergeben wurde, übernommen.

Mithin Gesammt Betriebslänge 34,91 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Bahn ein mittlerer Jahres-Durchschnitt von . . . . . 34,59 „

ergiebt, welcher den Durchschnittsberechnungen, mit Ausnahme derjenigen, welche sich auf „Finanz-Ergebnisse" (Einnahmen, Ausgaben und Ueberschuß) beziehen, zu Grunde gelegt worden ist.

Den Betrieb auf der Bahnstrecke von Vienenburg nach Goslar hat die Braunschweigische Staats-Eisenbahn-Verwaltung in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem den Selbstkosten entsprechenden Maße entschädigt wird.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
   a) für die Braunschweigischen Bahnen zu 33,6 Meilen,
   b) für die Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu 1,75 Meilen.

15. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet:
   a) Wolfenbüttel-Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841,
   b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856 und von Kreiensen bis zur Grenze bei Holzminden am 10. Oktober 1865,
   c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858 und
   d) die Kohlenzweigbahn von Büddenstedt nach dem Treudelbusche am 10. März 1864.

   Die Zweigbahn von Vienenburg nach Goslar wurde am 22. März 1866 dem Betriebe übergeben.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich Gräbrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234 504 Thlr., an welchen die Braunschweigische Verwaltung mit $^{18}/_{125}$ = 42 210 Thlrn. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

121e. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

125. Außerdem sind auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch beträgt 29 224 Cbfß. überhaupt und 0,19 Cbfß. pro Nutzmeile.

130e. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 168 977 Z.-Ctr. Coaks und 437 620 Z.-Ctr. Steinkohlen, überhaupt 606 597 Z.-Ctr. brutto und 470 915 Z. Ctr. netto verbraucht worden.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,075 Sgr.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

Digitized by Google

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,₃ Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

207, 218, 221, 236, 262, 265a u. 268b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 33,₁₉ M. = 249,₉₀ Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen, noch die Ausgaben der Strecke Bienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind. Die Entschädigung, welche die Braunschweigsche Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt pro 1866 circa 17 090 Thlr.

214c. Dies sind Einnahmen für beförderte Militair-Effekten.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

230. Desgleichen hier die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude.

239. Dies sind die Kosten der verwendeten Schmier-, Putz- ꝛc. Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 246a enthalten.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

246d. Dies sind die Kosten der Achsen und Räder.

252. In dieser Summe ist auch die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe enthalten.

270—276.	Dem Ueberschusse von		1 223 420 Thlrn.
	treten noch hinzu:		
	a) der Bestand aus dem Vorjahre von		823 594 „
	b) die Erstattungen des Extrabaufonds von		2841 „
	Die vorstehende Summe von		2 049 855 Thlrn.
	ist wie folgt verwendet:		
	a) für Neubau-Gegenstände	33 286 Thlr.	
	b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	318 987 „	
	c) Zuschuß zum Holzmindener Baufonds	229 500 „	
	d) an die Staatskasse abgeliefert	483 789 „	
	e) auf die Betriebsrechnung pro 1867 übertragen	984 293 „	
	Summe wie oben		2 049 855 Thlr.

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

5. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Bahngebiet der Großherzogl. Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn umfaßte im Jahre 1866 die am 15. November 1864 eröffnete Linie von Güstrow über Teterow, Malchin und Stavenhagen nach Neubrandenburg von . . . . . 11,₆₄ Meilen, auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Fortsetzung der Bahn von Neubrandenburg über Oertzenhof bis zur Preußischen Grenze, woselbst sie sich an die Pommernsche Linie anschließt, von . . . . . 3,₇₀ Meilen wurde am 1. Januar 1867 dem Betriebe übergeben und gleichzeitig der Betrieb auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von Straßburg bis zur Mecklenburgischen Grenze von . 0,₇ Meilen übernommen.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Privatbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig für die Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigungen.

Die Personenzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn (excl. Lokomotiven und Tender) coursiren auch auf der Zweigbahn Bützow-Güstrow, für welche Leistung die Verwaltung der Mecklenburgischen Eisenbahn eine Geld-Entschädigung zahlt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77—86. Die Bau-Rechnung war ult. 1866 noch nicht abgeschlossen und es kann daher die Verwendung des Anlage-Kapitals nach den einzelnen Titeln nicht angegeben werden. Die in Kol. 86 aufgeführte Summe von rund 3 888 000 Thlrn. ist bis ult. 1866 für die Bahnstrecke Güstrow-Neubrandenburg verausgabt.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird mit 50 Pfd. für jedes Billet gewährt, jedoch wird solches nicht besonders notirt.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, da hinreichende Notizen über den Verkehr des Jahres 1865 nicht vorliegen.

346. Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse wird nicht eingerichtet.

6. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** An Stelle des bisherigen Rechnungs- und Betriebsjahres, umfassend die Periode vom 1. Juli bis ult. Juni, ist in Folge Verfügung des Königl. Preuß. Ministeriums für Handel ꝛc. vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr eingeführt worden.

Die statistischen Notizen der Hannoverschen Staats-Eisenbahnen beziehen sich deshalb auf die folgenden beiden Perioden:

1) vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866, correspondirend mit dem früheren Rechnungs- und Betriebsjahre, und

2) vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866.

Digitized by Google

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Es umfaßt folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze . . . . . 13,55 Meilen
2) Löhne-Osnabrück 6,34 M. und Preußische Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus. 24,14 „
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebst der Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf 2,13 M., zusammen . . . . . 22,62 „
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,64 M. nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 M., zusammen . . . . . 22,43 „
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel 22,80 M. mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte 4,84 M., zusammen . . . . . 26,93 „
6) die am 23. März 1866 dem Betriebe übergebene Bahn von Goslar nach Vienenburg von 1,19 M., deren Betrieb von der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung in der Weise übernommen ist, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

zusammen 109,47 Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.
b) von Minden bis Löhne (von Hannover nur mitbenutzt) . . . . . 2,75 „
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft; } 3,32 „
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen . . . . . 6,95 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 119,94 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von . . . . . 0,22 Meilen,
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven von . . . . . 0,53 „

welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

III. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** der im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte das Nähere mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert. Veränderungen in diesen Verhältnissen sind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben für das Betriebsjahr vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hasle . . . . . 111 353 Thlr.,
für den Reservefonds dieser Strecke . . . . . 2 188 „
und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Kassel . . . . . 14 020 „
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg . . . . . 251 319 „
und für den Reservefonds dieser Strecke . . . . . 5 310 „
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden . . . . . 20 334 Thlr.
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne . . . . . 40 000 „ } 60 334 „
an die Preußische Staatskasse für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen . 119 256 „
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack, und zwar:
a) Restzahlung für das Betriebsjahr 1865 . . . . . 110 999 Thlr.
b) Abschlagszahlung auf die Einnahmen für das Betriebsjahr 1866 200 000 „
310 999 „

zusammen 874 779 Thlr.

gegen 797 160 Thlr. im Vorjahre, im Jahre 1866 also mehr 77 619 Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise wurde im Jahre 1866 auf einer Strecke von 1,44 Meilen dem Betriebe übergeben.

V. Die **Betriebsmittel** wurden um 7 Lokomotiven, 12 Personenwagen, 79 bedeckte und 330 offene Güterwagen vermehrt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Diejenigen statistischen Notizen, welche in Folge der Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe ad I. dieses Berichts) zwischen den beiden Rechnungsjahren liegen und sich auf das Halbjahr vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866 beziehen, sind zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

77—83 u. 85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

86 u. 87. Das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken ist hierin ebenfalls enthalten und sind deshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Bahnlänge von 109,47 + 10,22 = 119,94 Meilen berechnet worden, da das Anlage-Kapital der am 23. März 1866 eröffneten Strecke Goslar-Vienenburg für das Jahr 1866 außer Ansatz geblieben ist.

Digitized by Google

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}$ $\left(\frac{14_{,0}}{61}\right)$ und beträgt 55 358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 96d.) legten auf den Hannoverschen Eisenbahnen 282 230 Achsmeilen, die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 129 364 Achsmeilen und die Preuß. Postwagen 62 389 Achsmeilen zurück. Dieselben sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Wagen auf den Hannoverschen Eisenbahnen zurückgelegten Achsmeilen nach den einzelnen Kategorien derselben nicht erfolgt.

152a. Aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde können die von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen auch nur summarisch angegeben werden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind mit Retourbillets befördert worden:

81 039	in der	I. Klasse
319 891	„ „	II. „
7 680	„ „	III. „
408 610	zusammen	Personen mit Retourbillets.

Diese Billets haben eintägige Gültigkeit und es wird für die Hin- und Rückfahrt

in der I. Klasse ein einfaches Billet I. Klasse und ein solches III. Klasse,
„ „ II. „ „ „ „ I. „
„ „ III. „ „ „ „ II. „ ausgegeben.

178. Außerdem sind noch befördert worden: im älteren Betriebsjahre 1865/66 . . 2 530 Ladungen Pferde u. 15 042 Ladungen Rindvieh ꝛc., in der Periode vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866: 1 185 Ladungen Pferde und 5 866 Ladungen Rindvieh ꝛc.

184. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

201e. In dieser Summe sind 47 770 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

217. Ebenso hierin 18 242 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Hohnstorf.

219 u. 220. Desgleichen hierin die Einnahmen des gesammten Telegraphen-Verkehrs von 156 579 Thlrn., weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen und der Wärterlokale enthalten.

245. Dies sind die Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

249. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Bahnen sind hier nur 13 492 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 219 nur 55 912 Thlr. in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

264. Die Ausgaben des gesammten Telegraphen-Dienstes (abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten) haben 72 795 Thlr. betragen. (Siehe Erläuterung zu Kol. 219 u. 220.)

268a.	Werden von dem Betriebs-Ueberschusse von	3 767 108 Thlrn.
	die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer mit	874 779 „
	in Abzug gebracht (siehe ad III. dieses Berichts), so verbleiben	2 892 329 Thlr.
	Die Verzinsung der Anleihe erforderte	1 467 674 „
	es verbleibt mithin ein Reingewinn von	1 424 655 Thlrn.

gegen 1 164 379 Thlr. im Vorjahre.

287, 289, 291, 293 u. 295. Der hier aufgeführten Vergleichung des Verkehrs und Ertrages ist das Semester vom 1. Juli bis ult. Dezember 1865 gegenübergestellt worden.

7. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzoglich-Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,24 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren.

Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,62 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

165. Hierin sind 81,2 Ctr. Militair-Gepäck enthalten, wofür die Einnahme in Kol. 201e mitenthalten ist.

177c. Außerdem sind noch 34 Leichen befördert.

Digitized by Google

211b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter aller Klassen, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b, 214c u. 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (später Hessischen Nordbahn) gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,₆₅ Meilen) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt, die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel, enthalten die Jahrgänge 1862 und 1860 der Statistik (S. 8 u. 7 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Bau der 18 Wärter-Wohnungen in den Enclaven Nauheim, Berkersheim und Bockenheim, desgleichen zweier zunächst der Station Lang-Göns wurde vollendet, ebenso der eines neuen Güterschuppens zu Station Zimmersrode, der eines neuen Wasser-Reservoirs auf Station Treysa und der des Hauptverwaltungs-Gebäudes zu Station Groß-Karben.

Oberbau-Materialien zur Bahn-Unterhaltung wurden angekauft:

1. Schienen:					
a) 153 Stück à 18′ neue des neuesten Profils für	2245	Thlr.	21	Sgr.	4 Pf.
b) 3546 St. à 18′ u. 197 St. à 16′ umgewalzte des neuesten Profils für	29839	„	7	„	10 „
c) 5765 St. à 18′ u. 337 St. à 16′ umgewalzte des neuesten Profils für	53539	„	4	„	7 „
d) neue Stahlschienen zu Weichen 170 Stück à 5,₆₅ Meter, 216 Stück à 5,₀ Meter, 30 Stück à 18′ u. 80 Stück à 16′ für	10149	„	29	„	6 „
2. Schwellen:					
a) 4133 Stück Stoßschwellen für	7751	„	22	„	10 „
b) 14668 Stück Mittelschwellen für	21219	„	29	„	— „
c) 7777,₅ laufende Fuß Langschwellen für	2007	„	23	„	7 „
3. Laschen 10221 Paare für	6950	„	3	„	3 „
4. Kies für	3934	„	25	„	1 „
Zusammen für	137638	Thlr.	17	Sgr.	— Pf.
Außerdem wurden noch vorhandene Vorräthe verwendet für	14567	„	23	„	10 „
Da jedoch auf die gesammte Ausgabe von den, die Bahn bezeichnungsweise die Bahnhöfe mitbenutzenden Verwaltungen	28580	„	10	„	6 „
ersetzt und alte unbrauchbare Materialien für	10741	„	2	„	5 „
verkauft wurden, blieben in Ausgabe für Material zum Oberbau	112894	„	27	„	11 „

Dieser Betrag steht in Ermangelung eines Reservefonds den Ausgaben des laufenden Jahres zur Last.

Die Umlegung der ursprünglichen Geleises erfolgte auch in diesem Jahre in der früher angegebenen Weise und waren bis zum Schlusse des Jahres 1866, also nach durchschnittlich 16,₅₈ Jahren überhaupt 49,₇₂ Proc. Schienen und 85,₅₇ Proc. Schwellen als unbrauchbar aus den Geleisen entfernt.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres wurden beschafft:

1. 3 Lokomotiven für Eilzüge, auf welche, nebst 3 weiteren im Anfang 1867 gelieferten solchen Maschinen, aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1866 verausgabt sind.	73488	Thlr.	8	Sgr.	8 Pf.
2. 3 vierrädrige Personenwagen mit Coupées I. u. II. Klasse für	9612	Thlr.	25	Sgr.	— Pf.
3. 5 „ „ „ „ II. u. III. „	12545	„	25	„	— „
4. 2 „ „ „ „ III. „	4528	„	10	„	— „
5. 50 vierrädrige offene Güterwagen zu 200 Ctr. Tragfähigkeit, worunter 16 Stück mit Bremsen, für	54241	„	25	„	1 „
Auf diese Ausgabe-Beträge incl. einiger Reserve-Gegenstände für die sämmtlichen Wagen, sowie an rückständigen Beträgen für im Jahre 1865 gelieferte Wagen wurden aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1866 verausgabt.	90510	Thlr.	1	Sgr.	1 Pf.

IV. Der **Betrieb** war in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 unterbrochen:

vom 16. bis incl. 17. Juni von Gießen bis Frankfurt,
„ 21. Juni bis incl. 12. Juli zwischen diesen Stationen und zwischen Kassel und Treysa,
„ 13. Juli „ „ 14. „ „ „ „ „ „ „ „ Marburg
„ 15. „ „ „ 19. „ „ Kassel und Marburg.

Vom 20. Juli ab wurden über die ganze Bahn neben Militairzügen nur einzelne Personenzüge abgelassen und erst vom 8. August ab konnte wieder ein regelmäßiger Betrieb stattfinden.

Digitized by Google

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achse von Personenwagen I. und II. Klasse war besetzt

mit 2,⁰⁵ Personen und brachte ein 0,⁴¹⁵⁹ Thlr. pro 1866,
„ 3,⁵⁸ „ „ „ „ 0,⁵²⁹⁸ „ „ 1865,
„ 3,⁶⁰ „ „ „ „ 0,⁵²⁷⁴ „ „ 1864.

Die wesentlich geringere Ausnutzung dieser Wagen als im Jahre 1865 erläutert sich dadurch, daß die Bahn in den stärksten Verkehrs-Monaten in Folge der kriegerischen Ereignisse nur sehr wenig von Reisenden in der I. und II. Klasse benutzt wurde.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war besetzt

mit 8,⁰⁹ Personen und brachte ein 0,⁵⁷⁵⁸ Thlr. pro 1866,
„ 5,⁶⁵⁵ „ „ „ „ 0,⁴⁶¹⁷ „ „ 1865,
„ 5,⁵⁴ „ „ „ „ 0,⁴⁵⁵⁷ „ „ 1864.

Diese stärkere Besetzung ꝛc. ist lediglich der Verwendung dieser Wagen in den Militairzügen resp. der hierbei erzielten, nahezu vollen Ausnutzung zuzuschreiben.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagenachse kamen durchschnittlich 34,⁰⁵ Ctr. Last und ausschließlich ihrer Benutzung in Materialzügen

eine Belastung von 33,⁹⁸ Ctrn. und eine Einnahme von 9,⁶⁴⁰ Sgr. pro 1866,
gegen „ „ „ 29,⁹⁶ „ „ „ „ „ 9,⁹³³ „ „ 1865,
„ „ „ 29,⁹⁵ „ „ „ „ „ 9,⁸⁰⁴ „ „ 1864.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen betrugen 25,⁸⁴ Proc. der beladenen oder täglich 98 Achsen über die ganze Bahn, während pro 1865 nur 18,²⁶ Proc. oder täglich 67 Achsen leer zurückliefen. Neben den leer rückgehenden Kohlenwagen trugen namentlich die leer zurückgegangenen Militairzüge zu diesem erheblich ungünstigen Ergebniß bei.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,⁰¹ zu 0,⁰¹ Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen:

auf Kurhessen . . . . . 18,¹⁷ Meilen,
„ Großherzogthum Hessen . . . 8,⁰¹ „
„ die Stadt Frankfurt . . . . 0,⁸² „

113a. Die Anschaffungskosten der in Kol. 91 aufgeführten Lokomotiven betragen 871 488 Thlr. Die in dieser Summe noch mitenthaltenen 54 888 Thlr. sind für 3 Anfangs 1867 gelieferte Schnellzugs-Maschinen verausgabt und auf die Ausgaben des Jahres 1866 mitverrechnet.

121d. Hierin sind auch die vor allen Zügen zurückgelegten 10 704 Meilen, welche von der Unterbrechung des Betriebes bis zur Wiedereinführung des vollen Fahrplans — vom 16. Juni bis 21. August — und während der Unterbrechung des Verkehrs durch die Militairzüge vom 12. bis 28. September gefahren wurden, sowie die vor Militairzügen zurückgelegten 9747 Meilen mitenthalten.

121h. Hiervon wurden 4202,⁶⁵ Meilen von fremden Maschinen zurückgelegt, während die eigenen Lokomotiven auf fremden Bahnen 1242,⁹ Meilen zurückgelegt haben.

123c. Hierunter befinden sich 603 Züge, welche in der Zeit vom 16. Juni bis 21. August und vom 12. bis 28. September abgelassen wurden, sowie 720 reine Militairzüge.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden außerdem noch 12 331 Stück Wellen für 381 Thlr. 7 Sgr. 3 Pf. verbraucht.

129b. Außerdem wurden noch für den Rangirdienst auf den Bahnhöfen zu Kassel, Gießen und Frankfurt, sowie für den Dienst auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt 18 936 Ctr. Kohlen und bei dem Dienste von Main-Weser-Maschinen auf fremden Bahnen 653 Ctr., zusammen 19 589 Ctr. Kohlen für 5303 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf. verbraucht.

137. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten 5303 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf. sind hierin nicht enthalten.

141. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Eisenbahn-Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf letztere Weise erforderlich gewordenen 24 782 Achsmeilen sind in Kol. 142 mitenthalten.

146a. Nach den Einrichtungen der Main-Weser-Bahn kann die Belastung der Güterwagen nur einschließlich der Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagen angegeben werden und es kamen dann auf die beladenen Achsmeilen solcher Wagen 34,⁰⁵ Ctr. Last, was einer Ausnutzung von 48,³² Proc. entspricht.

163. Die auf Retourbillets beförderten Personen sind doppelt gezählt; die angegebenen Personenzahlen sind gleichzeitig also auch die der einzelnen Fahrten.

166a. u. b. Hierin sind 7964,⁷ Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten, welches zum Tarife des Frachtgutes 1. Klasse befördert wird.

169. Die zu Kolonne 141 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung der Postgüter nicht. Außer den in Kol. 141 beziehungsweise in der Erläuterung angegebenen 71 757 + 24 782 Achsmeilen kamen noch 1219,⁶ Ctr. Eilgüter mit 13 509 Centnermeilen zum Transport, deren Ertrag in dem Einnahmebetrage der Kol. 209 mitenthalten ist.

177b. Es waren dies 14 Lokomotiven mit Tendern und 1739 Achsen neue Waggons.

Digitized by Google

177e. Hierin sind 13 723 Achsen Militair-Effekten enthalten.

179b. Es waren dieses:

Pferde,	. . zu deren Transport	992	Achsen	Güterwagen,
größeres Vieh,	„ dessen „	2517	„	„
kleines „	„ „ „	604	„	„ erforderlich waren.

219. In dieser Summe sind 42 180 Thlr. für Wagenmiethe enthalten, welche in dem Betriebsberichte als uneigentliche Einnahme an der correspondirenden Ausgabe von 80 335 Thlrn. in Abrechnung gebracht sind.

247. Hierin sind auch die Erleuchtungskosten der Betriebslocale und Wartesäle enthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr den für die Staatsdiener in den verschiedenen Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Nassauischen Staatsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a)	die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar	24,023 Meilen,
b)	die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn	0,954 „
	zusammen	25,077 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des Bahnhofes zu Wiesbaden wurde im Jahre 1866 vollendet. Zur Verbindung des Emser Blei- und Silberwerks mit der Bahn wurde eine Haltestelle unterhalb Ems errichtet. Im Bahnhofe zu Weilburg wurden die Erzlagerplätze erheblich erweitert und in Rüdesheim das vierte Geleise gelegt.

Auf der Strecke Oberlahnstein-Ems sind die Vorarbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises in Angriff genommen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,	am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,	„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg u.
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,	10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,	

197 u. 198. In der hier aufgeführten Depeschen-Anzahl sind die Rückantworten nicht enthalten.

200. Der Antheil der Nassauischen Bahn an den Einnahmen aus dem Telegraphen-Verkehre ist noch nicht endgültig festgestellt.

209. Dies ist die für Beförderung der Postgüter und das mitfahrende Personal gezahlte Pauschsumme.

281. Ein besonderer Erneuerungsfonds besteht in Wirklichkeit nicht, es sind aber in Kol. 283 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen haben würde, wenn ein solcher existirte.

345. Auf der ganzen Bahn war der Betrieb nur 2 Tage lang sistirt.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, von welcher die ersten Strecken im Jahre 1865 in Betrieb gesetzt worden sind,
3) die 1,29 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort einmündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Güterverkehr benutzt wird. Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar:

a)	die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	47,55 Meilen,
b)	die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz	3,76 „
c)	die Verbindungsb. in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe	0,31 „
	zusammen	51,62 Meilen;

2) von der Schlesischen Gebirgsbahn die Strecken:

a)	Kohlfurt-Laubau-Reibnitz (Warmbrunn)-Hirschberg . . 8,34 + 1,45 = 9,79 Meilen, von welcher die Strecke Reibnitz-Hirschberg (1,45 M.) am 20. August 1866 eröffnet wurde,	
b)	Görlitz-Laubau	3,40 „
	zusammen	13,19 „
	für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Reibnitz-Hirschberg ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	12,27 „
	ergiebt.	

Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen (mit Ausnahme von Kol. 87) liegen deshalb 51,62 + 12,27 = 63,89 Meilen zu Grunde.

Digitized by Google

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1866 wurden 14 600 ſfde. Ruthen Geleise und 60 848 Stück Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Neben-Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 5 402,48 ſfde. Ruthen und 71 Stück Ausweichungen.

2. **Brücken.** Der Durchlaß in der Güterfahrstraße auf Bahnhof Lissa wurde um 75½ Fuß verlängert.

3. **Stationsbauten.** Der Bau eines Verwaltungsgebäudes in Berlin wurde in Angriff genommen. In Fürstenberg, Neuzelle und Bunzlau wurden die Stationsgebäude durch Anbauten vergrößert und in Lissa ist das Abgebaute umgebaut worden.

In Berlin wurde ein halbrunder massiver Lokomotiv-Schuppen für 10 Lokomotiven und in Breslau ein Güterschuppen erbaut.

Ein Kohlen-Perron wurde in Kohlfurt angelegt.

Neue Rampen wurden angelegt in Berlin, Frankfurt und Breslau.

In Frankfurt, Kaiserswaldau und Breslau wurden Wasserkrahne, in Guben eine Dampfmaschine in der Wasser-Station und in Sommerfeld ein Lastkrahn aufgestellt.

Centesimal-Waagen wurden aufgestellt in Sommerfeld, Hausdorf und Görlitz.

In Sommerfeld wurde 1 und in Breslau 2 Drehscheiben angelegt.

Außerdem wurden noch mehrere Spritzenhäuser erbaut, Einfriedigungen der Bahnhöfe ꝛc. hergestellt und sonstige Anlagen ausgeführt.

4. **Telegraphen.**

a) Die optischen Telegraphen nach dem Treutlerschen Systeme wurden sämmtlich kassirt und dafür Maschtelegraphen aufgestellt.

b) Auf der Strecke Berlin-Soran ist eine neue electrische Leitung — die vierte — von 24,4 M. Länge angelegt, welche über Görlitz und über die Gebirgsbahnlinie weiter geführt werden soll.

IV. **Betriebsmittel.** Es wurden im Jahre 1866 angeschafft 14 Lokomotiven, 6 vierrädrige Personenwagen III. und 8 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse, 86 vierrädrige bedeckte und 300 vierrädrige offene Güterwagen; ausrangirt dagegen 13 Lokomotiven, 3 vier-, 3 sechs- und 26 achträdrige bedeckte, sowie 1 sechs- und 1 achträdriger offener Lastwagen.

V. **Industrielle Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden in den Werkstätten in Frankfurt a. O., Berlin, Breslau, Soran, Görlitz, Liegnitz und Lauban durchschnittlich täglich 1 009 Arbeiter beschäftigt, welchen zusammen 258 084 Thlr. Arbeitslohn gezahlt wurde. Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt 288 198 Thlr.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Nol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2 382 Betheiligten und einem Kassen-Bestande von 19 953 Thlrn. ult. 1866.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Nol. a. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

76. Das Anlage-Kapital besteht

a) in Stamm-Actien		10 000 000 Thlr.
b) in Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn		4 175 000 „
c) in Prioritäts-Obligationen		6 800 000 „
Summa des concessionirten Anlage-Kapitals		20 975 000 „
Davon sind an die General-Staatskasse abgeführt		25 „
	mithin verwendet	20 974 975 Thlr.

Aus Staatsfonds sind bis ult. 1866 überwiesen:

a) zum Bau des zweiten Geleises	5 160 000 Thlr.	
b) zu baulichen Erweiterungen und zur Vermehrung der Transportmittel	3 680 984 „	
zusammen	8 840 984 „	
wovon ult. 1866 als Bestand vorhanden waren	272 509 „	
verbleiben		8 568 475 „
Ferner sind aus den Betriebs-Ueberschüssen in den Jahren 1852—1866 zur Erweiterung und Vervollständigung der Anlagen, sowie zur Vermehrung der Transportmittel verwendet		5 221 009 „
Summe des bis ult. 1866 verwendeten Anlage-Kapitals		34 764 459 Thlr.

83. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

85. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

85b. Dies sind die in der Erläuterung zu Nol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Nol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (siehe Erläuterung zu Nol. 76).

121c. Die als vorgelegte Reserve-Maschinen von den Lokomotiven zurückgelegten 69 276 Meilen sind in Nol. 121a—c bereits mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen — theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war

Bei der Reduktion von Coaks auf Steinkohlen ist eine Tonne Steinkohlen = 360 Z.-Pfd. = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden.

Digitized by Google

Der Durchschnitts-Verbrauch (excl. des Verbrauchs der Berliner Verbindungsbahn) beträgt brutto 239,23 Z. Pfd. und netto 193,32 Z.-Pfd. Steinkohlen oder 219,29 Z.-Pfd. brutto und 177,21 Z. Pfd. netto Coaks.

137a. Zu dieser Summe sind die Selbstkosten für den Transport der Brennmaterialien auf der eigenen Bahn (57 314 Thlr.) nicht enthalten.

137b u. c. Einschließlich derselben würden die Kosten des verbrauchten Brennmaterials pro Nutzmeile 18,49 Sgr. und pro Achsmeile 3,60 Pf. betragen haben.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

bei der Hauptbahn . . 45,11 Proc.
„ „ Gebirgsbahn . 18,44 „

141. Die Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung und haben auf der eigenen Bahn 514 352 Achsmeilen, auf fremden Bahnen 29 776 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn 53 869 Achsmeilen zurück.

153a. Zu diese Summe sind die auf fremden Bahnen zurückgelegten 29 776 Achsmeilen Preußischer Postwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 141) nicht, dagegen die auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zurückgelegten 53 869 Achsmeilen fremder Postwagen mitaufgenommen.

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 168e ꝛc. der Statistik pro 1865 wird hier noch bemerkt, daß im „durchbrochenen Verkehre" (von Bahn zu Bahn) im Jahre 1866 befördert sind: 102 619 Ctr. Eilgüter, 683 940 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse ꝛc., 4 452 658 Ctr. Frachtgüter der ermäßigten Klasse und 80 624 Ctr. Kohlen ꝛc., zusammen 5 319 841 Ctr., welche hierin mitenthalten sind.

227. Diese Summe bezieht sich nur auf die Unterhaltung der elektrischen Telegraphen, diejenige der optischen Telegraphen ist in Kol. 228 enthalten.

264. Hierin sind auch die (bei Privatbahnen aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds) zur Verwendung gekommenen Beträge für Erweiterungen und Verbesserungen der Bahn-Anlagen ꝛc. im Gesammtbetrage von 883 683 Thlrn. enthalten, worans sich das bedeutende Mehr gegen das Vorjahr theilweise ergiebt. (Siehe die nachfolgenden Erläuterungen zu Kol. 273 u. 292.)

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das Anlage-Kapital der Schlesischen Gebirgsbahn nur annähernd angegeben werden kann, ist der hier aufgeführte Procentsatz ebenfalls nur annähernd richtig. Ohne das für die Schlesische Gebirgsbahn verwendete würde sich das Anlage-Kapital zu 10,47 Proc. verzinst haben.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10 000 000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen zur Verwendung kommen.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7 337 600 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen . . . . . 295 362 Thlr.
b) „ Amortisationsbeträgen . . . . . 92 900 „

zusammen 388 262 Thlr.

273. Die event. Einlagen in den Reserve und Erneuerungsfonds würden pro 1866 betragen haben:

für den Reservefonds . . . . . 6095 Thlr.
„ „ Erneuerungsfonds . . . . . 612 727 „
zu Erweiterungen der Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc. . . . . 264 861 „

zusammen 883 683 Thlr.

Dieselben sind unter den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits aufgeführt.

277 c. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen (in den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits enthaltenen) Summen aufgeführt, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen, und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Lokomotiven und Wagen aus diesen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1866 überhaupt 64,61 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 63,99 Meilen,
„ „ 1865 „ 63,36 „ „ „ „ „ 54,93 „

pro 1866 mehr überh. 1,45 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 8,96 Meilen.

292 u. 295. Behufs Vergleichung der Ausgaben und des Ueberschusses des Jahres 1866 mit denjenigen des Vorjahres sind den Ausgaben des Jahres 1865 (wie dies auch bei den übrigen Staatsbahnen geschehen ist) die Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie die zur Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterung und Verbesserung der Anlagen aus den Betriebs-Ueberschüssen überwiesenen Summen von 3950 + 335 397 + 297 434 = 636 781 Thlrn. (siehe Kol. 266 und 268a der Statistik pro 1865) hinzuzurechnen, wodurch sich dieselben auf 3 213 799 Thlr. überhaupt und 58 507 Thlr. pro Meile Bahnlänge erhöhen, wogegen sich der Ueberschuß des Jahres 1865 um die Summe von 636 781 Thlrn. ermäßigt, mithin 3 670 950 Thlr. überhaupt und 66 830 Thlr. pro Meile Bahnlänge beträgt, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde liegen. Daß die Ausgaben pro 1866 sich höher stellen als in den Vorjahren, hat seinen Grund theils in der größeren Aufwendung für Erneuerungen, theils in der durch die vielen schleunigen Militair-Beförderungen gestörten Regelmäßigkeit des Betriebes. Es wurden 854 diverse Extra-Militair-Züge eingelegt, wogegen 84 fahrplanmäßige Personen- und 543 dergl. Güterzüge ausgefallen sind.

Digitized by Google

Werden dagegen von den Ausgaben des Jahres 1866 die in der Erläuterung zu Kol. 273 spezifizirten 883 683 Thlr. in Abzug gebracht und dem Ueberschusse hinzugerechnet, wie im Vorjahre geschehen, so haben betragen:

ad Kol. 292 die Ausgaben mehr a) überhaupt . . . . . 620 382 Thlr.
Proc. 24,07.
b) pro Meile Bahnlänge . . . . . 3131 Thlr.
„ „ 294 der Ueberschuß mehr a) überhaupt . . . . . 217 139 Thlr.
Proc. 5,04.
„ „ 295b pro Meile Bahnlänge weniger . . . . . 7690 Thlr.

349. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet. Derselbe beträgt für die Hauptbahn . . . . . 6200 Thlr.
„ „ Schlesische Gebirgsbahn . . . . 1670 „
„ „ Berliner Verbindungsbahn . . . 166 „
zusammen 8036 Thlr.

b) Schlesische Gebirgsbahn.

77—86. Die Kosten der hergestellten Strecke der Schlesischen Gebirgsbahn betragen circa 5 300 000 Thlr. Eine genaue Feststellung des Anlage-Kapitals für die in Kolonne 77—85 aufgeführten Titel ist noch nicht erfolgt.

11. Königl. Preußische Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preußischen Ostbahn umfaßte ult. 1866:
1. die Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 96,11 Meilen,
2. die am 1. Oktober 1866 eröffnete Strecke Cüstrin-Guſow (der direkten Bahnlinie Berlin-Cüstrin, welche in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. Oktober 1867 eröffnet wurde) von 2,52 „
3. die Zweigbahnen:
a) von Bromberg über Thorn nach Ottoczyn . . . . . 8,35 „
b) von Dirschau nach Danzig . . . . . 4,14 „
4. die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen 0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Ottoczyn u. dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird 0,57 „
zusammen 111,85 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Cüstrin-Guſow . . . . . 109,97 Meilen.

Die Zweigbahn von Danzig nach Neufahrwasser befand sich ult. 1866 noch im Bau, sie wurde am 1. Oktbr. 1867 dem Betriebe übergeben.

II. **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Cüstrin haben, durch die Eröffnung der Bahnstrecke Cüstrin-Guſow veranlaßt, umfangreiche Um- und Neubauten stattgefunden. Außerdem wurden nur noch auf den Bahnhöfen Elbing, Königsberg und Eydtkuhnen erhebliche Bauten ausgeführt.

Die in den Wege-Uebergängen und Parallelwegen durch Fäulniß unbrauchbar gewordenen hölzernen Brücken wurden theils durch massive, theils durch Cementröhren ersetzt.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt in Dirschau. Dieselbe ist im Jahre 1866 fast ausschließlich für die Ostbahn-Verwaltung, und zwar mit dem Neubau und der Unterhaltung verschiedener mechanischer Betriebs-Einrichtungen und für den Berlin-Cüstriner Bau beschäftigt gewesen. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten, bei welchen lediglich die Selbstkosten zur Rechnung kommen, betragen rot. 159 385 Thlr.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 8 Lokomotiven, 15 Personen- und 123 Güterwagen vermehrt. Eine Lokomotive wurde ausrangirt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand an nachstehenden Tagen statt:

am 27. Juli	1851 Kreuz-Bromberg,	am 12. Oktober	1857 Frankfurt a. O.-Kreuz,
„ 6. August	1852 Bromberg-Danzig,	„ 6. Juni	1860 Königsberg-Stallupönen,
„ 19. Oktober	1852 Marienburg-Braunsberg,	„ 15. August	1860 Stallupönen-Eydtkuhnen,
„ 2. August	1853 Braunsberg-Königsberg,	„ 24. Oktober	1861 Bromberg-Thorn,
„ 12. Oktober	1857 Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- und Nogatbrücken),	„ 4. Dezbr.	1862 Thorn-Ottoczyn und
		„ 1. Oktober	1866 Cüstrin-Guſow.

79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5 080 948 Thlr.

91e. Von den im Jahre 1866 angeschafften sind 3 Lokomotiven nicht im Dienste gewesen; dagegen aber 10, fremden Verwaltungen gehörende Lokomotiven zeitweise benutzt worden.

93d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen verhanden.

165. Hierin sind 6762,5 Ctr. Militair-Gepäck enthalten.

169. Die hier aufgeführten 513 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

Digitized by Google

175a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 14 019 Meilen zurücklegten, befördert worden. Das Gewicht derselben ist nicht notirt.

177c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.

178a. Hierunter befinden sich 51 894 Militair-Pferde.

204. In dieser Summe sind 4352 Thlr. Einnahmen für die beförderten Militair-Effekten enthalten.

209. Hiervon kommen 108 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten 513 Ctr. Postgüter. Die verbleibenden 8578 Thlr. repräsentiren das für die übrigen Postgüter gezahlte Pauschquantum.

213. Für die in der Erläuterung zu Kol. 175a erwähnten 14 019 Lokomotiv-Meilen vor Material-Zügen sind 19 627 Thlr., welche hierin enthalten sind, in Einnahme gestellt worden.

215a. Hiervon kommen 425 421 Thlr. auf Einnahmen für Militair-Pferde.

277 cc u. 281 cc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds:

für Bahnanlagen (Kol. 279a)	4 624 Thlr.
„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	3462 „

b) beim Erneuerungsfonds:

für Bahnanlagen (Kol. 283a)	302 647 Thlr.
„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	57 040 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 105 905 Thlr. für Bahnanlagen cc. und 487 782 Thlr. für Betriebsmittel cc. gezahlt worden sein.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn“ vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zus.	16,28	Meilen, sowie
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten cc. von zus.	2,33	„
überhaupt	18,61	Meilen.

Außerdem wurde die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige, am 15 Mai 1866 eröffnete Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . . . 0,30 „ in Verwaltung und Betrieb genommen.

Hierzu die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „

Also Gesammt-Betriebslänge 19,55 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt . . . . . 19,44 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurde mit der auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen begonnenen Auswechselung der 4“ u. 4¾“ hohen gegen 5“ hohe Schienen fortgefahren und 205 lfde. Rthn. 4zöllige und 504 lfde. Rthn. 4½zöllige Geleise in 5zöllige umgewandelt.

Die Auswechselung an Schwellen war erheblich, denn es wurden 20 856 Stück = 8 Proc. des Bestandes, an Schienen dagegen 8,76 Proc. des Bestandes ausgewechselt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 6 Lokomotiven und 1 Salonwagen, welcher in der eigenen Werkstatt erbaut wurde, vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1866 490 Betriebs-Beamte und gegen 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 29 824 Thlrn. ab gegen 25 924 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

11b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach von 0,64 M. und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt von 0,30 M., welche sich im Betriebe der Saarbrücker Eisenbahn befindet, zusammen also 0,94 Meilen.

15. Die Betriebseröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 15. September 1850 ein Theil und am 16 November 1850 die ganze Strecke Berbach-Forbach (Saarbrücker-E.),	am 26. Mai 1860 Merzig-Trier und „ 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.
am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig,	

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten den Wärterbuden enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht:

Scheitholz	164,21	Klftr.
8203 Reiserwellen à ½ Cbfß.	37,94	„
zusammen	202,29	Klftr.

Digitized by Google

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 65 824 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

168b—d, 170b—d, 171b—d u. 173b—d. In Folge der durch die Ereignisse des Krieges (am Main) veranlaßten häufigen Umfartirungen der Güter sind die hier gemachten Angaben der beförderten Quantitäten, nach den verschiedenen Verkehrsarten geordnet, nur annähernd richtig. Der Durchgangs-Verkehr enthält deshalb auch nur die direkt über die Bahn beförderten Gütermassen.

Die vom Auslande eingegangenen Gütermassen betrugen: von Frankreich ꝛc. 1 963 871 Z.-Ctr., von der Luxemburger Bahn ꝛc. 2 183 347 Z.-Ctr.

172a u. b. Dies sind nur Saarkohlen und daraus gezogener Coaks.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 1092 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 1073 „

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 101 182 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 25 392 „

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1866 folgende Bahnstrecken:

1.	die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Grenze bei Warburg bis Hamm	17,95 Meilen,
2.	die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64 „
3.	die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,12 „
4.	die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn von Altenbeken bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Höxter	6,90 „
	zusammen	33,91 Meilen.
	Die Strecke von Warburg bis zur Grenze von	0,61 „

ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (jetzt Hessische Nordbahn genannt) verpachtet, mithin im eigenen Betriebe . . . . . 33,30 Meilen.

Der Betrieb auf der (Braunschweigischen) Strecke von der Preuß. Grenze bei Höxter bis zum Bahnhofe Holzminden (0,99 Meilen) ist auf Grund des zwischen den betreffenden Staats-Regierungen abgeschlossenen Vertrages der Westfälischen Eisenbahn übertragen, und zwar in der Weise, daß sie den eigentlichen Fahrdienst gegen eine, Braunschweigischer Seits zu zahlende Entschädigung besorgt, während die Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehre der Bahn-Eigenthümerin zufließt.

Außer den vorstehend bezeichneten Bahnstrecken ist von der Bahnlinie Emden-Rheine-Löhne die 7,08 Meilen lange Strecke von der Landesgrenze bei Salzbergen über Rheine nach Osnabrück von der Westfälischen Eisenbahn-Verwaltung aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb derselben aber der Hannoverschen Verwaltung gegen Verzinsung des Anlage-Kapitals überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Neuenhörster Einschnitt (zwischen Willebadessen und Buke) wurde zur Verhinderung von Rutschungen eine Trockenmauerung von 31,5 Schachtruthen ausgeführt. Die schadhaft gewordene Asphalt-Abdeckung des Buke-Viaduktes, welche im Jahre 1865 bis zum vierten Theile hergestellt war, ist im Jahre 1866 vollendet.

Auf dem Bahnhofe Willebadessen wurde ein freistehender Wasserkrahn mit Wasserleitung angelegt. Auf den Bahnhöfen Paderborn und Münster kamen mehrere, theils im Jahre 1865 begonnene Erweiterungsbauten an den Stations-Gebäuden ꝛc. zur Ausführung.

Außerdem wurde im Jahre 1866 mit der Anlage des zweiten Geleises auf der Bahn begonnen und ist dieselbe bis zum Schlusse des Jahres zunächst auf der Strecke Paderborn-Altenbeken-Driburg auf 3,16 Meilen Länge mit allen dazu erforderlichen Planirungs- und Oberbau-Arbeiten zur Ausführung gebracht worden.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1866 wurden 5 neue Personenzug- und 3 neue Güterzug-Lokomotiven angeschafft, wogegen 2 Maschinen nebst Tender ausrangirt sind.

Der Wagenpark wurde um 12 neue Gepäckwagen mit Bremsen und 100 neue bedeckte Güterwagen vermehrt.

Von den Personenwagen, welche nicht vermehrt wurden, sind 8 und von den Gepäckwagen 3 abgängig und zum Umbau bestimmt. Ein Wagen IV. Klasse wurde zum Wagen III. Klasse und 5 ältere Gepäckwagen zu bedeckten Güterwagen eingerichtet. Außerdem wurden 30 ältere Wagen mit neuen Bremsen versehen und 10 abgängige hölzerne Coaks-wagen mit hohen Wänden zu Viehwagen, sowie 4 abgängige hölzerne Kieswagen zu Kohlenwagen umgebaut. Zwei zertrümmerte Kieswagen wurden ausrangirt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Außer den in den früheren statistischen Berichten der Westfälischen Bahn (s. Statistik pro 1863 S. 164 u. Statistik pro 1864 S. 185) bereits bezeichneten Verbänden gehört dieselbe seit dem 15. April 1866 dem an diesem Tage in's Leben getretenen Preußisch-Braunschweigischen Verbande als Mitglied an.

Digitized by Google

Durch diesen Verband wird die Beförderung der Güter aus den Rheinprovinzen nach Berlin, den Ostsee-Häfen und nach Rußland vermittelt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die ein: für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1866 einen Bestand von 6301 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse genannten Jahres 1272 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 4954 Thlrn. zahlten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I dieses Berichts.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 4. Oktober 1850 Paderborn-Hamm,	am 23. Juni 1856 Münster-Rheine,
„ 6. Februar 1851 Haneda-Warburg,	„ 1. Oktober 1864 Altenbeken-Höxter und
„ 21. Juli 1853 Warburg-Paderborn,	„ 10. Oktbr. 1865 v. Höxter b. z. Grenze bei Holzminden.

77. Dies sind die Kosten des Ankaufs der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn.

137. Hierin sind 4549 Thlr. Kohlenprämien enthalten.

141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

162. Außer den hier aufgeführten 95 902 Militair-Personen wurden noch 7 Extrazüge, bei denen die Personenzahl nicht festgestellt wurde, für militairische Zwecke befördert.

165 u. 166a. Hierin sind 4051 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

177c. Desgl. hierin 1749 Militair-Fahrzeuge.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 2404 Stück Luxus-, 1576 Stück Koppel und 22 900 Stück Militair-Pferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

201e. Für die in Kol. 162 aufgeführten 95 902 Personen sind 39 641 Thlr. und für die 7 Militair-Extrazüge 1324 Thr. vereinnahmt worden.

204. Hierin sind 829 Thlr. für die beförderten 4051 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

214b. Dies ist die Einnahme für die beförderten Eisenbahn- und 251 sonstige Fahrzeuge, wogegen

214c. hier die Einnahme für die beförderten 1749 Militair-Fahrzeuge aufgeführt ist.

215a. Für die 2404 Luxuspferde sind 4485 Thlr. und für die 22 900 Militair-Pferde 61 310 Thlr. eingenommen. Die Einnahme für die 1576 Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierunter sind 138 441 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

225. Desgl. hier . 11 991 Thlr.

227. Desgl. hier . 5 067 Thlr.

228. Desgl. hier . . 415 Thlr.

247. Ebenso hier . 12 198 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Büreaus der 4 Eisenbahn-Baumeister enthalten.

260. Hierin sind 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergl. Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—247 angegeben.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug ult. 1866 . . . . . 33,30 Meilen,
ult. 1865 dagegen im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 32,776 „
mithin pro 1866 mehr . 0,524 Meilen.

14. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht wie im Vorjahre aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach . . . . . 11,59 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 22,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „

ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz . . . . . 1,96 „

zu übertragen 25,72 Meilen.

Digitized by Google

Uebertrag 25,72 Meilen.

dagegen Eigenthum des Preuß. Staates. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also . 25,72 Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit der Alberts- und Leipzig-Dresdener E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise { am 17. November 1845 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie, „ 1. August 1848 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie,

auf der ganzen Bahn { am 1. Septb. 1847 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie, „ 19. April 1852 „ „ „ Böhmischen „ und „ 11. August 1862 „ „ Tharandt-Freiberger Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie . . . 6 771 333 Thlr.
„ „ „ Schlesische „ . . . 7 167 987 „
„ „ Tharandt-Freiberger „ . . . 3 149 258 „
} zus. 17 088 578 Thlr.

91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 u. 122 mitenthalten.

130 u. 132. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen und Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier und bei Kol. 128 angegebene Feuerungs-Material durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 178 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der **außergewöhnlichen** Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

344 u. 345. In Folge der Kriegs-Ereignisse war der Betrieb eingestellt:

auf der Sächsisch-Böhmischen Linie vom 18. Juni bis 27. Juli 1866 während 40 Tagen,
„ „ „ Schlesischen „ „ 16. Juni „ 31. August „ „ 77 „
„ „ Tharandt-Freiberger „ „ 24.—28. Juni 1866 während . . 5 „

15. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Gesellschaftsbahnen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zus. . . . . 24,61 Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) die am 1. Februar 1866 eröffnete Linie von Chemnitz nach Annaberg von . . . . . 7,36 „
5) die Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von . . . . . 13,44 „
6) die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15 November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn" von . . . . . 1,63 „

zusammen 69,44 Meilen.

Digitized by Google

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Linie Chemnitz-Annaberg (ad 4) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 68,82 Meilen berechnet.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,33 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** und

IV. die **Beamten-Pensions-** und **Unterstützungskasse** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen, mit welchen dieselben gemeinschaftlich sind, resp. der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 die näheren Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise

am 19. September 1842 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 1. November 1854 „ „ Obererzgebirgischen „
„ 30. August 1847 auf der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn (Niedererzgebirgischen Linie);

auf der ganzen Bahn

„ 16. Juli 1851 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 15. Mai 1858 „ „ Obererzgebirgischen Linie,
„ 15. Novemb. 1858 „ „ Niedererzgebirgischen Linie (Hauptbahn),
„ 19. Septmb. 1859 „ den Zweigbahnen nach Neustädtel resp. Schneeberg,
„ 1. Novemb. 1865 „ der Voigtländischen und
„ 1. Februar 1866 „ „ Chemnitz-Annaberger Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 057 „
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290 „
„ „ Voigtländische „	6 104 102 „
„ „ Chemnitz-Annaberger „	3 950 655 „
zusammen	43 022 076 Thlr.

Es ist jedoch nicht dieses, sondern nur der Betrag von . . . . . 41 242 880 Thlrn. aus Staatsmitteln aufgewendet worden, da für die früher im Eigenthume einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn bereits vor der Baubeendigung . . . . . 7 268 407 Thlr. verausgabt waren, auf die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate aber nur . . . . . 5 489 211 „

demnach . . . . . 1 779 196 Thlr.

weniger verwendet worden sind.

91e, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende, 4,82 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb dieser Bahn wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Betriebsmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber bei Kol. 113 u. 116 nicht mit enthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b. . . 68,82 + 4,82 = 73,64 Meilen = 553,23 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden, die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 2146 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

Digitized by Google

239—242. Desgleichen haben hier nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, weil die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

344 u. 345. Durch Occupation des Landes und in Folge der theilweisen Zerstörung von Brücken war der Betrieb unterbrochen:

auf der Strecke Riesa-Chemnitz vom 15. Juni 1866 ab theilweise, vom 19. Juni ab gänzlich; auf den übrigen Linien vom 19. Juni ab gänzlich.

Die Wiedereröffnung erfolgte

auf den Strecken Leipzig-Werdau-Zwickau, Gößnitz-Glauchau-Zwickau und Zwickau-Schwarzenberg am 13. Juli, mithin Unterbrechung 25 Tage auf jeder Strecke,
auf der Strecke Riesa-Ostrau „ 13. „ „ „ 29 „
„ „ „ Chemnitz-Lugau „ 25. „ „ „ 36 „
„ „ „ Werdau-Hof „ 4. August, „ „ 46 „
auf den Strecken Glauchau-Chemnitz, Waldheim-Chemnitz, Chemnitz-Annaberg und Reichenbach-Eger am 19. August, mithin Unterbrechung 61 Tage auf jeder Strecke,
auf der Strecke Waldheim-Döbeln (Münchhof) am 3. Sept., mithin Unterbrechung 75 Tage,
„ „ „ Döbeln-Ostrau am 12. September, . . . „ „ 180 „

Die vollständige Wiedereröffnung sämmtlicher Linien hat am 12. Dezember 1866 stattgefunden.

Durch Beseitigung der Trümmer, welche in Folge des Zusammenstoßens zweier Züge bei Zwickau entstanden waren, ist der Betrieb auf der Strecke Werdau-Zwickau 2 Tage unterbrochen gewesen.

16. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866.

II. **Organisation der Verwaltung.** Für die Leitung der Verkehrs-Anstalten besteht unter dem Ministerium für auswärtige Angelegenheiten zunächst eine Centralbehörde, die in 4 Sektionen zerfällt, nämlich: die Eisenbahn-Direktion, die Eisenbahn-Baukommission, die Post-Direktion und die Telegraphen-Direktion. Für diese Centralbehörde sind jedoch keine besonderen Beamten ernannt, sondern es wird dieselbe durch Zusammentritt bestimmter Beamten der 4 einzelnen Sektionen gebildet.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte ult. Juni 1866 folgende Linien:

1. die **Hauptbahn** von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,54 Meilen,
2. die **Zweigbahnen:** a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „
   b) von Canstatt über Gmünd, Aalen und Wasseralfingen nach Nördlingen 14,78 „
   c) von Aalen nach Heidenheim . . . . . 2,96 „
   d) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Ehach 9,55 „

zusammen 74,86 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,9 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals, d. h. gegen 12690 Thlr. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,49 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 10286 Thlr. jährlich verpachtet hat.

Die Zahl der Stationen betrug ult. Juni 1866 . . 106, die der Haltestellen 3.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die Arbeiten an der Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes wurden im Jahre 1866 fortgesetzt. Auf den Bahnstrecken mit Schienen niederen Profils werden allmälig Schienen höheren Profils eingeführt.

V. **Beamten-Pensions- 2c. Kasse.** Die höheren Beamten der Eisenbahn-Verwaltung haben Pensions-Ansprüche an die allgemeine Staatskasse und nehmen an der Wittwen- und Waisenkasse für die Hinterbliebenen der Württembergischen Staatsdiener Theil. Für die übrigen Bediensteten der Königl. Staats-Eisenbahn-Verwaltung besteht seit dem Jahre 1845 gemeinschaftlich mit der Bodensee-Dampfschifffahrts-, Post- und Telegraphen-Verwaltung eine Unterstützungs-Kasse, an welcher die niederen Bediensteten sämmtlich Theil zu nehmen verpflichtet sind. Diese Kasse gewährt Pensionen an dienstunfähig gewordene Bedienstete, sowie an deren Wittwen und Waisen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

15. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staats-Eisenbahnen waren folgende:

a. Hauptbahn		am 11. Okt. 1847 Bietigheim-Ludwigsburg u. Plochingen-Süssen	1,18 M.
am 22. Okt. 1845 Canstatt-Untertürkheim	0,49 M.	„ 8. Nov. 1847 Ravensburg-Friedrichshafen	3,65 „
„ 7. Nov. 1845 Untertürkheim-Obertürkheim	0,39 „	„ 26. Mai 1849 Biberach-Ravensburg	6,91 „
„ 20. Nov. 1845 Obertürkheim-Eßlingen	0,49 „	„ 14. Juni 1849 Süssen-Geislingen	1,38 „
„ 15. Okt. 1846 Ludwigsburg-Canstatt	2,26 „	„ 1. Juni 1850 Ulm-Biberach	4,93 „
„ 14. Dzbr. 1846 Eßlingen-Plochingen	1,18 „		

Digitized by Google

am 29. Juni 1850 Geislingen-Ulm . .	4,22 M.	am 3. Okt. 1863 Wasseralfingen-Nördlingen	4,93 M.
„ 1. Oktbr. 1853 Bietigheim-Bruchsal	7,29 „		
b. Zweigbahnen:		„ 15. Sept. 1864 Aalen-Heidenheim . .	2,96 „
„ 25. Juli 1848 Bietigheim-Heilbronn	3,94 „		
„ 4. Aug. 1862 Heilbronn-Hall . .	7,09 „	„ 20. Sept. 1859 Plochingen-Reutlingen .	4,53 „
		„ 15. Oktbr. 1861 Reutlingen-Rottenburg	3,35 „
„ 25. Juli 1861 Canstatt-Wasseralfingen	9,65 „	„ 1. Novbr. 1864 Rottenburg-Eyach . .	1,67 „

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

121e. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen (welche durch Oefen geschieht) mitenthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre 1866 . . . . . 74,86 Meilen,
der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre . . . . . 73,68 „
mithin pro 1866 mehr 1,18 Meilen.

336. Die in den Jahren vor 1864 vorgekommenen Schienenbrüche wurden nicht notirt, der hier (in Kol. 336b) notirte Schienenbruch ist im Jahre 1865 vorgekommen.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

17. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft; die Verwaltung derselben ist für immer dem Staate übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt.

Neben der Direktion fungirt eine aus 15 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern gebildete Deputation der Actionäre, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihren Gutachten gehört wird, und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

Die Vermehrung der Zahl der Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter erfolgte im Jahre 1866 in Folge der Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Verwaltung ist nach den für Staatsbahnen maßgebenden Grundsätzen eingerichtet.

II. **Bahngebiet.** Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen hat im Jahre 1866 durch die am 1. Januar erfolgte Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefelder und der Viersen-Venloer Bahn, sowie durch die im Laufe dieses Jahres stattgefundene Vollendung der Zweigbahn Unna-Hamm eine abermalige bedeutende Erweiterung und Ausdehnung erfahren. Dasselbe umfaßte am Schlusse des Jahres 1866 folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn, mit den Strecken:		von Mülheim bis Oberhausen . .	0,69 Meilen,
von Aachen bis Oberkassel . .	11,43 Meilen,	„ Steele „ Dahlhausen . .	0,52 „
„ Gladbach „ Homburg . . .	5,60 „	„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58 „
„ Viersen „ zur Landesgrenze	2,52 „		
„ Düsseldorf „ Dortmund . .	11,26 „	„ Steele bis Bohwinkel . . .	4,47 „
„ Dortmund „ Soest . . .	7,16 „	„ Letmathe „ Iserlohn . . .	0,72 „
„ Unna „ Hamm . . .	2,44 „	2. die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken:	
„ Dortmund „ Duisburg . .	7,24 „	von Hagen bis Siegen	14,10 Meilen,
„ Witten „ Langendreer . .	0,70 „	„ Herdecke „ Einhaus . . .	0,29 „
„ Langendreer bis Laer . . .	0,41 „	zusammen	70,14 Meilen.

Die Zweigbahn Unna-Hamm wurde am 18. Januar 1866, die Strecke Viersen-Kaldenkirchen am 29. Januar und die Fortsetzung von Kaldenkirchen bis Venlo am 29. Oktober 1866 für den Personen- und am 7. November desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt aller im Betriebe gewesenen Strecken:

für den Güterverkehr . . . . . 69,75 Meilen = 525,36 Kilometer,
„ „ Personenverkehr (siehe Erl. zu Kol. 13) . . . . . 67,97 „ = 511,95 „

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahn-Verwaltung werden von vornherein

Digitized by Google

für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

Die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg-Eisenbahn gegen Bezug von 55 Proc. der Brutto-Einnahme getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 sind den älteren Beständen hinzugetreten:

1. Lokomotiven.

a) durch Neulieferung 5 gekuppelte Schnellzug-Maschinen und 23 Güterzug-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn 13 ungekuppelte Personenzug- und 20 gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, zusammen 61 Lokomotiven.

2. Personenwagen.

a) durch Neubeschaffung 42 Stück,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn 69 Stück, zusammen 111 Stück mit 6004 Sitzplätzen.

3. Gepäckwagen.

a) durch Neubeschaffung 17 Stück, worunter 2 combinirte Post- und Gepäckwagen, zu welcher die Königl. Postverwaltung 1744 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. beigetragen hat,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn 20 Stück, zusammen 37 Stück mit einer Ladefähigkeit von 5230 Ctrn.

4. Güterwagen.

a) Uebernommen wurden 346 bedeckte und 950 offene,

b) neubeschafft wurden 1010 offene a 200 Ctr., 25 Viehwagen à 100 Ctr., 25 Kieswagen à 100 Ctr., 42 Bügelwagen sind aus den älteren Beständen bei den offenen Güterwagen ab- und bei den bedeckten zugerechnet worden.

Der Bestand an bedeckten und offenen Güterwagen belief sich am Schlusse des Jahres 1866 auf 7196 Stück mit einer Ladefähigkeit von 1194570 Ctrn. und einschließlich der Gepäckwagen auf 7291 Wagen mit einer Capacität von 1205670 Ctrn.

In Abgang gekommen sind 5 Lokomotiven, die indeß in der Zusammenstellung noch aufgeführt sind, da sie noch nicht verwerthet sind. Der Tender einer ausrangirten Maschine fand bei einer früher ohne Tender beschafften Lokomotive Verwendung.

V. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1. eine von der Königl. Eisenbahn-Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Curatoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungskasse für sämmtliche nicht definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1866 einen Bestand von 482903 Thlrn. und 2597 Theilnehmer hatte. Die außergewöhnliche Vermehrung des Kapitalbestandes und der Theilnehmer erklärt sich aus der stattgefundenen Verschmelzung mit der gleichen Kasse bei der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn.

2. eine in gleicher Weise verwaltete Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1866 einen Bestand von 83691 Thlrn. und 257 Theilnehmer hatte. Auch mit dieser Kasse ist die entsprechende Kasse der früheren Aachen-Düsseldorf Ruhrorter Bahn verbunden worden.

3. für die Beamten der rechtsrheinischen Bahnstrecken, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse verwaltete Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1866 einen Bestand von 14231 Thlrn. hatte und welcher 1944 Beamte und 1473 Arbeiter angehörten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

11b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo ist Eigenthum des Holländischen Staates und ist der Betrieb derselben von der Seitens der Holländischen Staats-Regierung concessionirten Betriebs-Gesellschaft für die Holländischen Staatsbahnen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen. Die Länge beträgt 0,38 Meilen. Die Betriebs-Einnahmen verbleiben, so lange sie den Betrag von 3000 Fl. nicht überschreiten, der Bergisch-Märkischen Verwaltung; wird der Ertrag höher, so tritt nach einer steigenden Scala die Betheiligung des Holländischen Staates ein.

Diese Strecke ist, weil sie erst am 29. Oktober resp. 7. November 1866 dem Verkehre übergeben, als unwesentlich nicht in Betracht gezogen. Die unbedeutenden Einnahmen und Ausgaben dieser Strecke sind in den Hauptsummen mitenthalten.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 69,33 Meilen und für den Güterverkehr auf 71,61 Meilen angenommen, weil auf der Zweigbahn Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Duisburg-Hochfeld (0,58 Meilen) und Steele-Dahlhausen (0,43 Meilen) ein Personen-Verkehr nicht stattfindet, die Strecke Viersen-Venlo (incl. des Holländischen Antheils von 0,38 Meilen zu 2,90 Meilen und die Strecke Erkrath-Hochdahl doppelt, also zu 0,66 Meilen gerechnet wird, da auf dieser Strecke der geneigten Ebene halber ein doppelter Dienst stattfindet; endlich weil für den Güterverkehr die Zweigbahnen Steele-Dahlhausen (0,43 Meilen) und Letmathe-Iserlohn (0,73 Meilen) zu je 1,0 Meile gerechnet werden.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund:
am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,
„ 10. April 1841 Erkrath-Bohwinkel,
am 3. Septmbr. 1841 Bohwinkel-Elberfeld für den Personen- und
Anfangs Dezember 1841 für den Güterverkehr,

Digitized by Google

am 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personen-Verkehr,
„ 20. Dezmbr. 1848 Elberfeld-Schwelm-Dortmund für den Güter-Verkehr,
„ 9. März 1849 Schwelm-Dortmund für den Personen-Verkehr.

2) Bohwinkel-Steele

am 1. Dezember 1847 Bohwinkel-Steele,
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsbahn mit Dortmund-Duisburg bei Steele.

3) Ruhrort-Crefeld

am 5. Oktober 1849 Homburg-Viersen,
„ 15. Oktober 1851 Viersen-Gladbach,
„ 12. Nov. 1852 die Trajekt-Anstalt und Dampffähre zwischen Homburg und Ruhrort,
„ 1. Mai 1856 die hydraulischen Hebethürme ebendaselbst.

4) Aachen-Düsseldorf

am 12. August 1852 Gladbach-Rheydt,
„ 12. November 1852 Rheydt-Herzogenrath,
„ 17. Januar 1853 Aachen-Obercassel vollständig,
„ 16. Oktober 1854 bis zum linken Rheinufer, Düsseldorf gegenüber.

5) Dortmund-Soest

am 9. Juli 1855.

6) Ruhr-Sieg-Eisenbahn

am 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
am 16. Juli 1860 Letmathe-Altena u. Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

7) Dortmund-Witten-Duisburg

im Januar 1859 von Duisburg bis zum Rhein-Ruhr-Kanal u. Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener Bahn den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld u. Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktbr. 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai 1862 Mühlheim-Duisburg,
„ 4. Oktober 1862 Dortmund-Langendreer und Langendreer-Vaer,
„ 21 September 1863 Steele-Dahlhausen.

8) Letmathe-Iserlohn

am 31. März 1864.

9) Unna-Hamm

am 18. Januar 1866.

10. Viersen-Venlo

am 29. Januar 1866 Viersen-Kaldenkirchen,
„ 29. Oktober 1866 Kaldenkirchen-Venlo für den Personen- und
„ 7. November 1866 für den Güterverkehr.

88c. Das Kapital in Prioritäts-Obligationen, welches Ende 1865 aus 41 382 000 Thlrn. (nämlich 35 420 000 Thlr. der Bergisch-Märkischen resp. Ruhr-Sieg und 5 962 000 Thlr. der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort Crefelder Bahnen) bestand, ist im Jahre 1866 um 16 618 000 Thlr. erhöht worden. Nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 8. Dezember 1866 sind dieselben für den Bau einer Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden, sodann im Ruhrthale aufwärts über Schwerte bis Westwich und weiter, nebst Zweigbahnen, ferner zur Deckung des Kaufpreises für die von der Actien-Gesellschaft der Preußisch Niederländischen Verbindungsbahn erworbene Bahnstrecke von Viersen bis zur Landesgrenze bei Venlo und endlich zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel zu emittiren, mit deren Begebung indeß erst im Laufe des Jahres 1867 begonnen wurde.

89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen hat derselbe eine Zins-Garantie auf Höhe von 3½ Proc. für das Anlage-Kapital der Ruhr Sieg-Bahn im Betrage von 18 000 000 Thlrn. 3½ procentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie (in Kol. 88c. mitenthalten) übernommen.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von 68,54 Meilen = 514,74 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen-Beförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 13.)

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

139. Im Laufe des Jahres 1866 sind 12 vierrädrige und 30 sechsrädrige Personenwagen neu beschafft, die zum Theil nur kurze Zeit im Betriebe waren. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich die Leistungen derselben vom Tage der Inbetriebsnahme bis zum Schlusse des Jahres zu nur 24 Wagen mit 65 Achsen und die wirkliche Durchschnittsleistung pro Achse auf 5083,4 Meilen.

145 u. 147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die (in Kol. 147) aufgeführten 306 121 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mit berücksichtigt.

149b. Hiervon kommen 126 730 Achsmeilen auf fremde Gepäck-, 44 788 Achsmeilen auf die Verbands-Gepäck- und 558 265 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

150b, 157b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personen-Verkehr benutzten Strecken von 67,97 Meilen = 511,85 Kilometern zu Grunde. (Siehe ad II dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 13.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Die hierher gehörigen, von Bahn zu Bahn beförderten Güter können nicht angegeben werden, weil besondere statistische Aufzeichnungen hierüber nicht geführt werden. Es sind deshalb die betreffenden Summen dem Binnenverkehre zugeschrieben worden.

185b. Dies sind die von den 961 Equipagen zurückgelegten Centnermeilen, von den übrigen Fahrzeugen sind dieselben nicht notirt.

Digitized by Google

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Betriebslokale, sowie die Beleuchtungskosten der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen.

270—275. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen war die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe erforderlich, zu welcher der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie für die Obligationen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn einen Zuschuß von 117 403 Thlrn. zu leisten hatte. Aus dem Baufonds der Viersen-Venloer Strecke waren 59 468 Thlr. zu decken.

Es sind deshalb 3 889 355 + 176 871 = 4 066 226 Thlr. in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

277 u. 281 ff. Die Bestimmungen des mit der Staats-Regierung wegen des Baues der Ruhr-Sieg-Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages erfordern, daß die Reserve- und Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verwaltet werden; es besteht zwischen beiden Abtheilungen nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem eigentlichen Transportdienste entspringen, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachs-Meilen zur Vertheilung gebracht werden.

Demgemäß besteht ein Reserve- und ein Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und ein Reserve- und Erneuerungsfonds für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, über deren Bestand Folgendes anzuführen ist:

A. Bergisch-Märkische Bahn.

1. Reservefonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		118 657 Thlr.
Bestand der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn		61 209 „
Einlage und sonstige Einnahmen im Jahre 1866		126 606 „
	Summe	306 472 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a) für Bahnanlagen	612 Thlr.	
b) für Betriebsmittel	18 081 „	
c) „ Kleineisenzeug	120 „	
d) Entschädigung für Waldbrände	2647 „	
e) für Papier zu Dividendenscheinen	356 „	
f) „ Vorarbeiten für neue Strecken	25 088 „	
g) sonstige Ausgaben	2321 „	
zusammen		49 225 „
Bestand am Schlusse des Jahres 1866		257 247 Thlr.

2. Erneuerungsfonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		333 249 Thlr.
Bestand der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn		236 335 „
Einlage und sonstige Einnahmen im Jahre 1866		598 935 „
	Summe	1 168 519 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1866		
a) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, größere Brücken)	550 398 Thlr.	
b) „ Betriebsmittel	264 535 „	
zusammen		814 933 „
Bestand am Schlusse des Jahres 1866		353 586 Thlr.

B. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

Reserve- und Erneuerungsfonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		215 860 Thlr.
Einlage und sonstige Einnahmen pro 1866		153 503 „
	Summe	369 363 Thlr.

Ausgegeben im Betriebsjahre 1866:

1. Reservefonds.

a) für Bahnanlagen und Betriebsmittel	5108 Thlr.	
b) Entschädigungen bei Beschädigungen durch Unfälle	18 „	
zusammen		5126 Thlr.

2. Erneuerungsfonds.

a) für Bahnanlagen	116 268 Thlr.	
b) „ Betriebsmittel	60 230 „	
zusammen	176 498 „	
Ueberhaupt		181 624 „
Bestand am Schlusse des 1866		187 739 Thlr.

Digitized by Google

288. Einschließlich der Betriebsdienst und Baugüter sind im Jahre 1866 . . . 5 605 024 ℛ. Ctr. = 4,44 Proc. mehr befördert worden als im Vorjahre.

346—365. Die mit 424 710 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die unter Nr. V. 1 dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 72 149 Thlrn. beginnende Zeile auf die ad 2 ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

Die Bestände der mit diesen Kassen verbundenen gleichartigen Kassen der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn betrugen 128 351 resp. 29 894 Thlr.

18a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum der „Eisenbahn-Gesellschaft Gößnitz-Gera", deren Directorium seinen Sitz in Nonneburg hat. Der Betrieb wird aber von der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

88a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine Verzinsung von 4 Proc. ergiebt.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen ausgeführt.

121—157. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel mit alleiniger Ausnahme der in Kol. 149c aufgeführten 28 554 Achsmeilen der Güterwagen, welche von Wagen fremder Bahnen auf der Gößnitz-Geraer Bahn zurückgelegt wurden und für welche die in Kol. 156 aufgeführten 750 Thlr. Wagenmiethe zu zahlen waren.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 159 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

219. Hierin sind 13 360 Thlr. enthalten, welche der Baufonds an die Betriebskasse für die von letzterer bestrittenen Löhne für Geleisjustirungen ꝛc., Kosten der Baupläne u. Anschaffung von Inventarienstücke zu erstatten hatte und welche in den Ausgaben unter Kolonne 223—233 mitenthalten sind.

234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütigungen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht scheiden lassen.

272. Diese 3 Proc. Dividende sind auf 847 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden; die im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staats-Regierung befindlichen 750 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß (siehe Erläuterung zu Kol. 88).

285 u. 286 ꝛc. Die Bahn ist erst ein Jahr im Betriebe, es kann also eine Vergleichung mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

345. Diese Betriebs-Einstellung umfaßte den Zeitraum vom 19. Juni bis 13. Juli 1866.

346—365. Die Beamten-Pensions ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

18b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch-Bayerischen Linie) führende Eisenbahn ist Eigenthum der „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", deren Direktorium seinen Sitz in Brunn hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten

Digitized by Google

Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

285 u. 286 ꝛc. Die Bahn ist erst ein Jahr im Betriebe, weshalb eine Vergleichung mit dem Vorjahre nicht stattfinden kann.

345. Diese Betriebs-Einstellung umfaßte den Zeitraum vom 19. Juni bis 12. August 1866.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik per 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

19a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

268. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 3008 Thlr. überstiegen, es resultirt mithin ein Deficit in Höhe dieses Betrages.

295. Im Jahre 1865 betrug der Ueberschuß 27 846 Thlr., während pro 1866 sich ein Deficit von 3008 Thlrn. ergab.

345. Diese Betriebs-Einstellung dauerte vom 17. Juni bis 31. August 1866.

346—365. Die Beamten Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

19b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

86. In Folge von Abschreibungen ꝛc. hat sich das Anlage-Kapital bei dem Titel „Bahnkörper“ gegen das Vorjahr verringert.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachfolgende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

268. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 15 900 Thlr. überstiegen, es resultirt mithin ein Deficit in Höhe dieses Betrages.

295. Im Jahre 1865 betrug der Ueberschuß 25 280 Thlr., während pro 1866 sich ein Deficit von 15 900 Thlrn. ergab.

345. Diese Betriebs-Einstellung dauerte vom 22. Juni bis 31. August 1866.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

Digitized by Google

20. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

1. Die Oberschlesische Eisenbahn

a)	die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz	26,06 Meilen
	und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna	0,93 „
	zusammen	26,99 Meilen.
b)	folgende Zweigbahnen:	
a)	von Zabrze nach der Coaks-Anstalt u. den Schachten der Königin Louise-Grube	0,17 Meilen,
b)	„ Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte	0,12 „
c)	„ Kattowitz nach der „Emanuelsegen-Grube“ und Idahütte	1,70 „
d)	„ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube“	0,39 „
e)	„ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim	3,04 „
f)	„ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice	0,24 „
g)	„ Morgenroth nach Tarnowitz	2,31 „
h)	„ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt	0,70 „
i)	„ Schwientochlowitz nach Königshütte	0,39 „
	zusammen	9,06 „
	Ueberhaupt	35,35 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a)	die Zweigbahn Annagunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube	0,37 Meilen,
b)	von Königshütte nach dem Erbreichschacht	0,14 „
c)	die seit März 1864 eröffnete Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube	0,20 „
	zusammen	0,71 „
	Von vorstehenden	36,06 Meilen

sind verpachtet:

a)	die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze	0,93 Meilen
	an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;	
b)	die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen-Grube-Idahütte von	1,70 „
	an die Wilhelms-Bahn.	

Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von 0,07 „

zusammen	2,0 „
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe	34,06 Meilen.

2. Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn,

a)	die Hauptbahn von Breslau nach Posen	21,94 Meilen,
b)	die Zweigbahn von Lissa nach Glogau	5,90 „
	zusammen	27,84 Meilen.

Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bildet insofern ein besonderes, von den übrigen Linien der Gesellschaft getrenntes Unternehmen, als der Staat vertragsmäßig die Garantie für einen jährlichen Reinertrag von 3½ Proc. des in diesem Unternehmen angelegten Anlage-Kapitals übernommen hat, soweit der dem Staate statutenmäßig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Oberschlesischen Eisenbahn über 5 Proc. und die über 3½ Proc. Zinsen aufkommende Dividende des Staats-Antheils an dem Actien-Kapitale der Gesellschaft (welche Erträge für diesen Zweck bis zur Höhe von 1 400 000 Thlrn. angesammelt werden) zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen.

3. Die Stargard-Posener Eisenbahn

von Stargard über Woldenberg nach Posen von 22,43 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist in Folge des am 28. Mai 1866 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Oberschlesischen und der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft am 23. März 1866 geschlossenen Vertrages vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgeld für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thalern des 5 Millionen Thaler betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thaler jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

4. Die schmalspurigen Pferdebahnen

im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. **Besitz-Verhältnisse.** Die Kosten des Baues der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Annagunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube

Digitized by Google

von 0,30 Meilen sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Kosten der ersteren werden jedoch von der Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube, die Kosten der letzteren von der Herrschaft Kattowitz vertragsmäßig binnen 10 Jahren amortisirt. (Die Zweigbahn Kamigunden-Weiche-Louisenglücks-Grube wurde am 1. November 1861 und die Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube im März 1864 eröffnet.) Nach vollendeter Amortisation erlangen die genannte Gewerkschaft resp. Herrschaft das Eigenthum an den Bahn-Anlagen, mit Ausnahme des von der Gesellschaft dazu hergegebenen Grund und Bodens, welcher ihr Eigenthum verbleibt.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 14 232 016 Ctr. mit 19 319 925 Centnermeilen. Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft erhielt einen Einnahme-Antheil von 95 929 Thlrn.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Dulait'schen und 20 Ruppel-Oefen bestehende Coaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamottfabrik. Die Anlage-Kosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt. Während des Jahres 1866 war die Coaks-Anstalt in lohnendem Betriebe.

VI. **Anderweitige Besitzungen.** Außer den Eisenbahnen rc. besitzt die Gesellschaft noch die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1866 einen Bestand von 48 402 Thlrn. und 381 Theilnehmer hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter mit einem Vorschuß von 583 Thlrn., eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 11 564 Thlrn. ult. 1865, eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4532 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 9142 Thlrn. ult. 1865.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Verschmelzung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist in Aussicht genommen. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1424 Thlrn. und 764 Mitgliedern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1199 Thlrn. ult. 1866.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehört noch ein Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

12. Von den hier aufgeführten 34,06 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice	0,24	„
b) „ Morgenroth nach Tarnowitz	2,31	„
zusammen	31,45	Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,06 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken wie folgt abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice	0,2	„
b) Morgenroth-Tarnowitz	2,5	„
Summe wie oben	33,2	Meilen.

76. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II 1a und b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II 4 dieses Berichts), sowie für die ad V u. VI näher bezeichneten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85. Hierin sind 251 531 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,35 Meilen (siehe ad II 1a u. b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen einschließlich der Bantosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn. hat ult. 1865 überhaupt 3 388 157 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 346 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 31,45 Meilen der Oberschlesischen und

Digitized by Google

27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,49 Meilen oder 448,06 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen

auf die Oberschlesische Eisenbahn	302 024	Nutzm. u.	20 741 734	Achsm.
„ „ Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	121 087	„ „	6 316 378	„

Alle 3 Linien.

137a. Zu dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 8743 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2142 Thlr. Steintobten Prämien.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

141. Die eigenen Postwagen haben zurückgelegt:

auf den eigenen Bahnen	304 780	Achsm.
„ fremden Bahnen	133 828	„
zusammen	438 608	Achsm.
Fremde Postwagen legten auf den eigenen Bahnen zurück	68 332	„
mithin eigene und fremde auf den eigenen Bahnen	373 112	Achsm.

Alle 3 Linien.

165 u. 182. Außerdem wurden noch Militair-Effekten befördert:

auf der Oberschlesischen E.	7655	Ctr., welche	48 873	Centnermeilen zurückgelegt haben,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	2829	„ „	56 994	„ „ „
„ „ Stargard-Posener E.	660	„ „	7 865	„ „ „

175b. Ferner sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers an Erd- und Kiesmassen frachtfrei befördert worden:

auf der Oberschlesischen E.	589 299	Ctr. (mit	1 567 749	Centnermeilen),
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	435 083	„ „	712 037	„
„ „ Stargard-Posener E.	876 578	„ „	1 806 936	„

185a. Hiervon kommen

	auf tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter		auf frachtfreie Baugüter	
bei der Oberschlesischen E.	631 339	Ctr.-Meilen,	26 744 487	Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	—	„ „	6 708 750	„ „
„ „ Stargard-Posener E.	13 158	„ „	2 361 893	„ „

Die außerdem von den Erd- und Kiesmassen zurückgelegten Centnermeilen sind in der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 175b aufgeführt.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,45 Meilen zu Grunde.

Alle 3 Linien.

204. Hierin sind die Einnahmen für die in der Erläuterung zu Kol. 165 ꝛc. aufgeführten Militair-Effekten enthalten. Dieselben betragen

bei der Oberschlesischen E.	554 Thlr.
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	784 „
„ „ Stargard-Posener E.	110 „

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 3 207 495 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre mit . . . . . 389 „
die Netto-Ueberschüsse

a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von	151 057	„
b) der Stargard-Posener Eisenbahn von	9 796	„
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit	59 515	„
so daß hier (in Kol. 270—276)	3 428 252	Thlr.

als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 33 248 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

21. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 u. 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt, deren Verkehr vom 29. Juni bis 21. Juli in Folge des Kriegszustandes gänzlich unterbrochen war, wurden im Jahre 1866 befördert:

39 631 Personen,	1077 Stück Rindvieh ꝛc.,
2 405,0 Ctr. Passagiergepäck,	31 Hunde,
2 125 771,3 Ctr. Güter,	5 Equipagen und
8 Pferde,	129 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Digitized by Google

Die Einnahmen haben 9418 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf., die Betriebskosten 9107 Thlr. 2 Sgr. 7 Pf. und der Ueberschuß 311 Thlr. 7 Sgr. 1 Pf. betragen.

Das Anlage-Capital der Trajekt-Anstalt beträgt 74 911 Thlr. Dasselbe hat sich also zu 0,44 Proc., gegen 2,48 Proc. im Vorjahre verzinst.

III. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-E., welcher ult. 1866 einen Bestand von 61 672 Thlrn. hatte und an welchem 359 Beamte Theil genommen haben;

2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1866 einen Bestand von 9709 Thlrn. hatte und 108 Theilnehmer zählte;

3) ein Kranken-Unterstützungs-Fonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt.

Dieser Fonds hatte ult. 1866 einen Bestand von 7243 Thlrn. und es nahmen an demselben circa 319 Beamte und 400 Arbeiter Theil.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10. In Folge einer neuen Vermessung ist die Bahnlänge vom 1. Dezember 1866 an auf 16,66 Meilen gleich 120,514 Kilometer festgestellt worden. In den früheren Jahren war dieselbe zu 15,62 Meilen = 120,662 Kilometer angenommen.

Der Vereinfachung wegen ist deshalb den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen die neu ermittelte Bahnlänge zu Grunde gelegt worden.

13. Die Tariflänge wird seit dem 1. Dezember 1866 auf 15,12 Meilen angenommen.

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zur einen Hälfte der Rhein-Nahe Eisenbahn Gesellschaft und zur anderen Hälfte der Nassauischen Staats Eisenbahn-Verwaltung.

119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-E.-G. ist.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 61 660 Achsmeilen auf der Königl. Saarbrücker Eisenbahn zurück.

168b—d, 170b—d, 171b—d, 172b—d u. 173b—d. In Folge der durch die Kriegs-Ereignisse (am Main) herbeigeführten Sperrung einzelner Routen und der dadurch veranlaßten häufigen Umkartirungen der Güter sind die hier gemachten Angaben über die beförderten Quantitäten, nach den verschiedenen Verkehrs-Arten geordnet, nur annähernd richtig. Aus demselben Grunde enthält der Durchgangs-Verkehr auch nur die direkt über die Bahn beförderten Gütermassen.

172b. Diese 238 866 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197. Hierunter befinden sich 876 Privat Depeschen, welche von der Königl. Saarbrücker Bahn übertragen worden sind.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

855	Thlr.	8	Sgr.	8	Pf.	aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
8357	„	22	„	—	„	„ Güterverkehr (Kol. 217),
205	„	9	„	—	„	„ sonstige Einnahmen (Kol. 219),
zus. 9418	Thlr.	9	Sgr.	8	Pf.	wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207	durchschnittlich	15 070	Thlr.	pro Meile u.	2001	Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge,				
„ „ 218	„	32 063	„	„ „	„ „	4258	„	„	„	„	
„ „ 221	„	51 032	„	„ „	„ „	6775	„	„	„	„	

255. Hierunter befinden sich 3762 Thlr. Remuneration und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 9107 Thlrn. 2 Sgr. 7 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 33 294 Thlr. pro Meile und 4420 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Während der Ueberschuß des Jahres 1865 zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen ausreichend war, mußte der Staat im Jahre 1866 in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 108 468 Thlr. zuschießen. Der in den Jahren von 1860—1864 u. 1866 geleistete Gesammt-Zuschuß Seitens des Staats beträgt 665 098 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-E. nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . . 354 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 350 „

Digitized by Google

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . . 54 168 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . . 5 866 „

285b. In Folge der neuen Vermessung (siehe Erläuterung zu Kol. 10) ist die Bahnlänge 0,07 Meilen geringer als in früheren Jahren.

292a. Diese Mehrausgabe entspringt theils aus der größeren Leistung der Zugkraft bei den Militair-Transporten, der Aufwendung mancher Mehr-Ausgaben bei den nöthigen Nachtzügen, Vermehrung des Hülfs-Personals resp. Steigerung der Arbeitslöhne wegen mangelnden Angebots in den Kriegszeiten, sowie aus der Vertheuerung des Heizmaterials zur Lokomotiv-Feuerung durch Aufschlagen der Saarkohlen-Preise bis zu 9 Pf. pro Centner, den größeren Ausgaben an Wagenmiethen wegen Unzulänglichkeit des eigenen Fahrmaterials und insbesondere aus der Zunahme der Kosten für Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug zur Erneuerung des Oberbaues auf der immer älter werdenden Bahn um 29 545 Thlr.

346—365. Die mit 51 690 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den oben unter Nr. III. 1 näher bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 7 844 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst sub 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten.

22. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Hauptbahn Cosel-Ratibor-Preußische Grenze . . . . . 7,13 Meilen
und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preußischen Grenze bis Oderberg . . . . . 0,44 „
2) die Zweigbahnen: a) Ratibor-Leobschütz . . . . . 5,05 „
b) Rendza-Rybnik-Nicolai-Idahütte . . . . . 9,20 „
nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Kattowitz-Idahütte Emanuelssegen . . . . . 1,64 „
c) Friedrichsgrube-Lazisk . . . . . 1,28 „

zusammen 24,74 Meilen.

Auf der Zweigbahn Friedrichsgrube-Lazisk findet Personen-Verkehr nicht statt, es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 23,46 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1866 mit einem Bestande von 21 514 Thlrn. abschloß und 21 Theilnehmer hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2748 Thlrn. ult. 1866 und 222 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1409 Thlrn. ult. 1866 und 376 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 439 Thlrn. ult. 1866 und 398 Betheiligten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

15a. Von der Hauptbahn wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Rendza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856, Nicolai-Idahütte resp. Kattowitz am 20. Dezember 1858 und Friedrichsgrube-Mittel-Lazisk am 16. August 1865 eröffnet.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschsumme.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat den Zweck denselben mitzuerfüllen.

Digitized by Google

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

23. Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Aachen-Mastrichter Eisenbahn, sowie

II. über die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn **gemeinschaftlichen Strecken** Aachen Richterich (0,75 Meilen), Richterich Kohlscheidt (780 Ruthen) und Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) enthalten der Jahrgang 1863 der Statistik S. 181, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

III. Auch das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen Mastricht-Hasselt 8,68 Meilen,
2) die der Gesellschaft Mackenzie u. Comp. gehörige, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen von . . . . . 3,72 „

zusammen 12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1866 wurden 1759 Schienen, 33 Schutzschienen und 49 Schienen zu Weichen, 9493 Querschwellen und 180 Weichenschwellen ausgewechselt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

20. Die Directions-Mitglieder beziehen keinen Gehalt, sondern eine Tantième von 1—2 Proc. aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommission wohnen 5 auf Preußischem und 5 auf Niederländischem Gebiete.

77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel (mit Ausnahme der Signal-Vorrichtungen, „sonstigen Anlagen" und Betriebsmittel) resp. die genaue Angabe der Baukosten kann erst erfolgen, wenn die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich ausgeführten Baustrecken und Bauten festgestellt sind und gegenseitige Abrechnung stattgefunden hat. Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächst noch diejenigen Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu erstatten hat.

128a u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 75 Ctr. Coaks, 88 341 Ctr. Briquetten und 10 902 Ctr. Kohlen, zusammen 99 318 Ctr. brutto und 72 888 Ctr. netto, pro Nutzmeile 201,77 Z.-Pfd. brutto und 148,08 Z.-Pfd. netto verbraucht. Der Durchschnittspreis dieses Brennmaterials betrug 7,45 Sgr. pro Centner.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

219. Zu dieser Summe sind 21 600 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf. Reinertrag der Steinkohlengruben bei Kirchrath enthalten.

24. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) aus mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von 3,30 „

zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr nicht statt.

Die Hauptbahn wurde im Jahre 1866 noch durch ein zweites, nach dem Central-Güter-Bahnhofe der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn führendes Geleise mit den in Dresden einmündenden Bahnen verbunden.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um eine Tender-Lokomotive für die Zweigbahnen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe ist bereits in den verwendeten Anlage-Kapital (Kol. 86) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b und 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 M. zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

102b. Hiernuter befindet sich ein Postwagen.

163. Ferner wurden 34 Extrazüge abgelassen, die mit denselben beförderte Personen Anzahl aber nicht notirt.

178. Außer den hier notirten Thieren sind noch 103 Wagenladungen Pferde und 288½ Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht notirt.

185b u. c. Die von den Fahrzeugen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen können nicht angegeben werden, weil das Gewicht derselben nicht notirt wird.

190a. Dieser Durchschnittsberechnung liegt die Tarifläuge der Hauptbahn zu Grunde.

201c. Hierin sind 2 562 Thlr. für die beförderten 34 Extrazüge enthalten.

Digitized by Google

264. Zu den Ausgaben sind 4500 Thlr. enthalten, welche a conto des Reservefonds (siehe Kol. 279a) verausgabt, im Speziellen aber nicht nachzuweisen sind. Mit Ausschluß derselben würden die Ausgaben 124340 Thlr. betragen haben.

279a. Die hier aufgeführten 4500 Thlr. sind bereits in den laufenden Ausgaben enthalten. (Siehe vorstehende Erläuterung zu Kol. 264.)

294. Werden die vorstehend erwähnten 4500 Thlr. dem Ueberschusse hinzugerechnet, dann hat derselbe 8955 Thlr. überhaupt = 6,18 Proc. und 1752 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen als im Vorjahre.

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . 14,08 Meilen,
2) die am 16. Juli 1866 dem Betriebe übergebene Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von 0,37 „
Dieselbe ist mit 0,32 M. auf Altonaer Gebiet und mit 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen. Letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat.
3) die Zweigbahn von Neumünster über Nortorf nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn) . . . . . 4,60 „
4) die am 1. Juni 1866 dem Betriebe übergebene Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt von . . . . . 8,3 „
und der Zweigbahn Kiel-Ascheberg von . . . . . 3,6 „
zusammen 31,5 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der vorstehend ad 2 u. 4 genannten Bahnen . . . . . 26,04 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1866 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Director ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

15. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844, die Rendsburg-Neumünstersche am 18. Sept. 1845, die Ostholsteinischen Bahnen am 1. Juni 1866 und die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juli 1866 eröffnet.

77—82. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen auf die

		Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 77.	Vorarbeiten	156654 Thlr.	8660 Thlr.
„ 78.	Grunderwerb	415089 „	30306 „
„ 79.	Bahnkörper	862004 „	255617 „
„ 80.	Oberbau	1205603 „	201802 „
„ 81b.	Signalvorrichtungen, electromagnetische . .	in Kol. 90	5364 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser . . .	1088122 Thlr.	62922 „

79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

85. Dies ist die Differenz zwischen Anlage-Kosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

86. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt das Anlage-Kapital der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Für die im Jahre 1866 eröffneten Bahnen waren bis ult. 1866 verausgabt:

1) für den Altona-Kieler Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn . . . . 679477 Thlr.
2) für die Ostholsteinischen Bahnen (Neumünster-Neustadt und Kiel-Ascheberg) . . 3027377 „
3) für Betriebsmittel dieser Bahnen noch besonders 59606 + 76077 = . . . 135683 „
Hierzu die Anlage-Kosten der Altona-Kieler u. Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen von 5423867 „
sind 9266404 Thlr.

Die Bau-Conti der neuen Bahnen waren ult. 1866 noch nicht abgeschlossen und es kann deshalb eine Spezifizirung und genaue Feststellung des verwendeten Anlage-Kapitals erst später erfolgen.

88a. Die Aktien der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn sind am 1. Januar 1864 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst. Die Kaufsumme ist durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

90a. Hiervon sind 546269 Thlr. dem Reservefonds (der Altona-Kieler Eisenbahn) entnommen, der Ueberrest von 85668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4500 Stück Altona-Kieler Stamm-Actien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der Betriebsmittel der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Für die, für die neuen Bahnen angeschafften Betriebsmittel sind verausgabt und gebucht auf das Bau-Conto (siehe Erläuterung zu Kol. 86) der

a) Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn . . . . . 63314 Thlr.
b) Ostholsteinischen Bahnen . . . . . 169516 „

Digitized by Google

Ferner sind noch für neue Betriebsmittel verausgabt und einstweilen gebucht auf

„Betriebsmittel der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn" . . . . . 59 606 Thlr.

und „neue Transportmittel" . . . . . 76 077 „

Die endgültige Regulirung dieser Conti kann erst stattfinden, wenn die Bau-Conti der neuen Bahnen abgeschlossen sind. Es sind deshalb die vorerwähnten Summen vorläufig unberücksichtigt geblieben.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Postwagen.

164a. Die beförderten Militair-Personen sind hier aufgeführt worden, weil nicht festzustellen ist, wie viele im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert worden sind.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

180e. Die von den Militair-Personen zurückgelegte Meilenzahl kann nicht angegeben werden.

196—200. Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft dürfen keine Privatdepeschen befördert werden.

214c. Dies sind Einnahmen für Militairbeförderungen.

268c. Der Berechnung dieses Procentsatzes sind die in der Erläuterung zu Kol. 86 spezifizirten 9 266 404 Thlr. zu Grunde gelegt worden.

270a. Zur Verzinsung der Anleihen ꝛc. waren im Jahre 1866 erforderlich:

a) der Anleihe von 1855	4 200	Thlr.
b) des auf die Rendsburg-Neumünsterſche Bahn verwendeten Kapitals	50 720	„
c) des auf das zweite Geleise verwendeten Kapitals	22 980	„
d) des auf die Ostholsteinischen Bahnen verwendeten Kapitals	57 871	„
e) des auf die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn verwendeten Kapitals	10 532	„
zusammen	146 303	Thlr.
Davon ab von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft rückvergütete Zinsen	316	„
bleiben	145 987	Thlr.,

wie in Kol. 270a angegeben.

279b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. In dieser Summe sind 19 962 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. September 1866 (dem Schlusse des Betriebs-Jahres) folgende Linien:

1. die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,
2. folgende Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,45 „
      und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . 0,20 M.,
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 „
      und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . . 0,90 M.,
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „
   d) Weiden-Mitterteich (5,25 M.) nebst der am 15. Oktober 1865 eröffneten 2,8 M. langen Fortsetzung bis Eger . . . . . 8,05 „
   zusammen 81,4 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Mitterteich-Eger 81,3 Meilen.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber in Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten ist, sind noch vorhanden:

1) eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten, welche ult. September 1866 mit einem Bestande von 44 746 Thlrn. abschloß;
2) ein Sterbekassen-Verein mit 3 214 Mitgliedern ult. September 1866 und einem Bestande von 675 Thlrn. Es wurden für 36 Sterbefälle 6 337 Thlr. und zwar in minimo 168 Thlr. und in maximo 185 Thlr. ausgezahlt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. Zu dieser Summe sind 487 202 Thlr. Kosten der Betriebs-Einrichtung enthalten.

109a. Hiervon kommen 2400 Z. Ctr. auf die Ladefähigkeit der Postwagen.

115a. Ebenso sind hier die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.

141. Die Postwagen legten auf der eigenen Bahn 335 570 und auf fremden Bahnen 33 686 Achsmeilen zurück.

180 u. 181. Die hier aufgeführten Personenmeilen beziehen sich nur auf die in Kol. 164a u. b aufgeführten Personen.

192e. Einschließlich der Bagage und Effekten.

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für die Bagage und die übrigen Effekten des Militairs enthalten.

230. Die Kosten der Heizung der Wärterlokale sind in Kol. 233 mitenthalten; dagegen repräsentiren die hier aufgeführten 38 993 Thlr. die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.

Digitized by Google

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat: die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

294. Im Vorjahre sind dem Baufonds der neuen Linien 30 Proc. der wahrscheinlichen Einnahme = 74 626 Thlr. als Ueberschuß in Anrechnung gebracht und überwiesen worden. (Siehe Not. 268 der Statistik pro 1865.) Werden diese 74 626 Thlr. von dem Ueberschusse des Jahres 1865, in welchem sie enthalten sind, in Abzug gebracht, dann hat der Ueberschuß pro 1865 überhaupt 601 121 Thlr. = 32,4 Proc. und pro Meile 6 569 Thlr. mehr betragen.

340—345. Es fanden im Jahre 1866 wohl einige Störungen des Betriebes statt, dieselben sind aber als zu unerheblich nicht notirt worden, weil dieselben weniger als 1 Tag dauerten.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,⁹⁹⁸ Meilen, von welchen die Strecken Berlin-Wittenberg und Bergwitz-Burgkemnitz, sowie Jüterbogk-Linda doppelgeleisig sind.

Hierzu kommt noch die am 1. November 1863 eröffnete und von der Berlin Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,745 „

Mithin im Betriebe 49,¹⁴³ Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin Anhaltischen enthalten. Von den in Kol. 220 aufgeführten Einnahmen kommen auf dieselbe . . . . . 15 886 Thlr. und von den Ausgaben (Kol. 264) . . . . . 22 621 „

Letztere betragen für die Bahnverwaltung 7 346 Thlr., für die Transport-Verwaltung 14 259 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1 016 Thlr.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Zwischen Bergwitz und Burgkemnitz wurde in einer Entfernung von 2¼ Meilen das zweite Geleise gelegt und die Bahnhöfe Trebbin, Jüterbogk, Vandsberg, Halle und Dessau entsprechend erweitert.

2) **Brücken.** Die Neugrabenbrücke bei Holzdorf erhielt einen eisernen Oberbau.

3) **Stationsbauten.** Auf Station Luckenwalde wurde eine Drehscheibe, auf Station Zahna 1 Brunnen und in Elsnigk 1 Lagerschuppen erbaut, Station Wittenberg erhielt Gaseinrichtung.

4) **Telegraphen.** Es wurden 11 Morsesche Apparate beschafft und 6 Läutewerke aufgestellt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden angeschafft 4 neue Personenzug-Lokomotiven mit Tendern, 8 neue Güterzug-Lokomotiven mit Tendern und 143 Güterwagen. Die Anschaffungskosten von 2 Personenzug- und 4 Güterzug-Lokomotiven, sowie 100 Güterwagen wurden aus der zu diesem Behufe emittirten Anleihe gedeckt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen

Berlin-Halle auf	22 Meilen,	Wittenberg-Cöthen auf . . .	7,5 Meilen,
Bitterfeld-Leipzig auf	4,5 „	Jüterbogk-Röderau „ „ . . .	11 „
Bitterfeld-Dessau auf	3,5 „	Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) auf	2 „

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

a) ältere Linien

am 1. September 1840 Cöthen-Dessau,
„ 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbogk,
„ 18. August 1841 Dessau-Coswig,
„ 28. August 1841 Coswig-Wittenberg,
„ 10. September 1841 Wittenberg-Jüterbogk,
am 1. Juli 1848 Jüterbogk-Herzberg,
„ 1. Oktober 1848 Herzberg-Röderau;

b) neuere Linien

„ 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
„ 1. Februar 1859 Bitterfeld-Halle a. Leipzig,
„ 3. August 1859 Wittenberg-Bitterfeld.

104a. Hiervon sind 42 Erdtransport-, 73 Bahnmeister- und 35 Bahnhofswagen.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 302 201 und auf fremden Bahnen 67 231 Achsmeilen durchlaufen, die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.

226. In dieser Summe sind 18 500 Thlr. enthalten, welche für Neubauten zur Verbesserung der Bahn, zur Anschaffung von Morseschen Apparaten und für Geleise-Erweiterungen verwendet sind.

234. Dies sind Kommunalsteuern.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe und Expeditions-Lokale enthalten.

245. Dies sind die Kosten für An- und Abfuhr der Güter in Berlin und Leipzig.

252. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Löhne für Wasserpumpen ꝛc.	46 485 Thlr.
auf Feuerversicherung für Güter und Mobilien	4 541 „
auf Elbbrückengeld für Benutzung der Brücke bei Dessau	606 „
auf Unterhaltung der Werkzeuge für Maschinen und für das Wagenpersonal . . .	5 769 „

257. Hierin sind auch die Kosten der Drucksachen enthalten.

Digitized by Google

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,91 Meilen,
a) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg	1,72 „
zusammen	37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg nachweise übernommen . . . . . 2,09 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden zur Vervollständigung der Bahnanlagen folgende größere Bauten ausgeführt resp. beendet.

1) **Bahnkörper.** Bei Hamburg ist an Stelle einer hölzernen Brücke ein 3 Fuß weiter Durchlaß von eisernen Röhren eingelegt. Ferner ist bei Hamburg eine hölzerne Brücke durch einen massiven Doppeldurchlaß (Ziel) von 4 Fuß lichter Weite jeder Oeffnung ersetzt. Die hölzerne Brücke über den Billbrack bei Hamburg wurde durch Verdoppelung der Anzahl der aus Sprengwerken bestehenden Tragrippen verstärkt. Eine Oeffnung der Brücke über den Schlangengraben zu Spandau ist mit einer eisernen Zugklappe versehen worden.

2) **Oberbau.** Das zweite Geleise der Berlin-Hamburger Eisenbahn ist im Jahre 1866 vollendet worden, indem auch die letzten eingeleisigen Strecken: Friesack-Neustadt und Glöwen-Wilsnack, zusammen 3½ Meilen, mit dem zweiten Geleise versehen wurden. Eingeleisig ist außer der Büchen-Lauenburger Zweigbahn nur noch eine Strecke der Hauptbahn von 35 Ruthen wegen der eingeleisigen Anlage einer Brücke.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichungs- und Neben-Geleise ist um 661 Ruthen vermehrt worden. Dieser Zuwachs wurde hauptsächlich veranlaßt durch den im Jahre 1866 begonnenen Ausbau der Haltestelle Seegefeld, durch die Anlage eines 264 Ruthen langen Geleises von dem Bahnhofe Wendisch-Warnow nach der Braunkohlengrube Walther (Pferdebahn), sowie durch umfassende Veränderungen der Geleise auf dem Bahnhofe zu Hamburg, welche durch die Einführung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und der Hafenbahn bedingt waren. Die Länge der aus Bignolschienen alten Profils bestehenden Geleise hat sich in Folge von Auswechselungen gegen solche neuen Profils um 6819 Ruthen vermindert.

44 Zungenweichen sind neu angelegt, dagegen 25 Zungenweichen und 5 Schleppweichen eingegangen.

3) **Telegraphen.** Es wurde ein eiserner optischer Telegraph neu angelegt und zwei hölzerne Telegraphen durch eiserne ersetzt.

4) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Friesack wurde ein Zwischen-Perron hergestellt.

Aus Anlaß der Vermehrung des Zollbeamten-Personals zu Wend.-Warnow wurde eine neue Dienstwohnung durch Aufsetzen einer neuen Etage auf ein vorhandenes Zollbeamten-Wohnhaus hergestellt. Zu Wend.-Warnow wurde ein massiver Pferdestall zur Unterbringung von transportirten edelen Pferden und anderem Vieh erbaut und ein Stallgebäude durch Anbau vergrößert.

Auf dem Bahnhofe Wittenberge wurde eine hölzerne Rampe durch eine große massive Rampe ersetzt und in Friedrichsruh eine neue eiserne Perronbedachung hergestellt.

6 Wärterbuden, welche in Fachwerk construirt waren, sind durch massive ersetzt. Ferner wurden 2 Wärter-Wohnhäuser, jedes für 2 Familien, mit je einen Stall erbaut, für 2 andere Wärter-Etablissements massive Ställe aufgeführt und für 3 dergleichen neue Brunnen hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coaksbrennereien zu Wittenberge und Bergedorf mit zusammen 44 Oefen und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 sind neu beschafft: 4 Locomotiven mit Tendern für Güterzüge, 2 Tender-Locomotiven zum Rangirdienst, 4 Personenwagen III Klasse, 4 Personenwagen IV Klasse und 72 vierradrige bedeckte Güterwagen. Außerdem sind durch Umbau ausrangirter Wagen 21 vierradrige bedeckte Güterwagen hinzugekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 26 mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

76—89. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 30654 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad II), also einschließlich der gepachteten Hamburg Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

76. Im Ganzen concessionirt	16 298 000 Thlr.	c. Einfriedigungen	64 862 Thlr.
77. Vorarbeiten	927 636 Thlr.	d. Wege Uebergänge	61 567 „
78. Grunderwerb	1 484 716 „	e. u. f. Brücken (kleine u. große)	1 614 751 „
79a. Erdarbeiten	2 025 769 „	80. Oberbau	4 230 338 „
b. Böschungen u. Futtermauern	237 626 „	81. Telegraphen (optische und	

Digitized by Google

	electromagnetische) . . .	108 457 Thlr.	87.	pro Meile Bahnlänge .	409 550 Thlr.
82.	Bahnhöfe u. Wärterwohn.	2 523 796 „		pro Kilometer „ .	54 375 „
84.	Betriebsmittel	1 581 084 „			
85.	Insgemein	1 406 734 „	88a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
86.	Summe des verwendeten		88c.	Prioritäts-Obligationen .	6 750 000 „
	Anlage-Kapitals . . .	16 267 336 Thlr.			

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1865.	pro 1866.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2 153 176 Thlr.	214 984 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Herstellung und Reparatur von Krahnen, Drehscheiben, Brunnen ꝛc.	643 340 „	86 504 „
zusammen	2 796 516 Thlr.	301 488 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind 1 Schfft. Engliche Steinkohlen = 64 Pfd. Coaks u. 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 69—70 Pfd. Coaks gerechnet.

Sonst beträgt der Verbrauch an Coaks und Kohlen 3,₁₅₆ Pfd. pro Achsmeile.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 5083 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Locale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien ꝛc. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (77 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:

auf die Stamm-Actien Littr. A. von 5 000 000 Thlr. 9 Proc. } durchschnittlich also 8,₄₉₅ Proc.
„ „ „ „ „ B. „ 3 000 000 „ 8 „ }

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 239 814 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 745 833 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858—1866 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 u. 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1866 befördert worden: 424 916 Personen, 6 388 896 Centner Frachtgüter ꝛc., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld ꝛc.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personenbeförderung	86 642 Thlr.	für Vieh-Transporte	26 347 „
„ Reisegepäck	2 052 „	Extraordinaria	7 997 „
„ Eil- und Frachtgüter	96 273 „	für Beförderung der Posten . . .	6 705 „
„ Equipagen	772 „	zusammen	226 788 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme Antheil 113 394 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 113 394 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (31 414 + 81 980 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Digitized by Google

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 219 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II. des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 u. 236, 253, 285, 287 u. 289) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 219—222, 261—276 u. 291—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 7997 Thlr. extraordinaire Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II. dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—276. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden bei der Werder-Brücke die 6 eingeleisigen Sprengwerks-Konstruktionen der einfachen Flußöffnungen durch 6 doppelgeleisige Blechträger-Konstruktionen ersetzt. Der Außenbahnhof in Berlin und die Bahnhöfe in Potsdam und Brandenburg wurden durch Geleise-Anlagen vervollständigt, in Zehlendorf ein neues Stationsgebäude errichtet und in Potsdam ein neues Wasserstations-Gebäude hergestellt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. In dieser Summe sind 11 058 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

235 ꝛc., 264 ꝛc. u. 268 ꝛc. Werden die vorstehend aufgeführten Abgaben, Lasten und Renten den Betriebs-Ausgaben nicht hinzugerechnet, sondern wie in früheren Jahren von dem verbliebenen Ueberschusse verwendet (cfr. Stat. 1864 S. 99 Kol. 266a), dann würden betragen haben:

ad Kol. 235.	Ausgaben für die Bahnverwaltung	366 853	Thlr.
„ „ 236.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 18 774 Thlr., pro Kilometer Bahnl.	2 493	„
„ „ 264.	Summe aller Ausgaben	1 021 807	„
„ „ 265.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnl. 52 293 Thlr., pro Kilometer Bahnl.	6 943	„
	b) „ Nutzmeile	6,29	„
„ „ 268.	Ueberschuß a) überhaupt	1 495 397	„
	b) pro Meile Bahnlänge 76 530 Thlr., pro Kilometer Bahnl.	10 161	„
	c) Proc. des Anlage-Kapitals	9,70.	

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Meilen.	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Meilen.
1) Die **Stammbahn** Berlin-Stettin-Stargard mit den Strecken				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,83		
b) Stettin Stargard	4,58	4,66		
zusammen			22,43	22,49
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen			22,83	22,80
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl. Stralsunder Hafenbahn = 0,36 M.)	22,78	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,58		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,13 M.)	2,50	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen			30,43	30,47
		Ueberhaupt	75,69	75,76

Digitized by Google

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 87 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

Die Zweigbahn Neustadt-Eberswalde-Wriezen a. O. von . . . . . 4,6 Meilen
und die Fortsetzung der Bahn ad 3b von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Grenze von . . . 3,2 „
wurden am 1. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen und im zweiten Geleise sind um 363 lfde. Ruthen vermehrt worden.

An Stelle von 10 abgebrochenen Wärterbuden sind 12 Familien-Wohnhäuser für Bahnwärter und Weichensteller erbaut. Das Empfangsgebäude auf Bahnhof Tantow ist um 945 Quadratfuß Grundfläche vergrößert und ein Güterschuppen von 2533 Quadratfuß Grundfläche an Stelle des alten ungenügenden Güterschuppens daselbst erbaut worden. Auf Bahnhof Stargard ist ein Lokomotivschuppen mit 7 Ständen erbaut.

Ferner wurden 6 Glockenhäuschen erbaut.

Die zur Herstellung des neuen Güter-Bahnhofes bei Stettin aufgeführten Bauanlagen, wozu auch die bereits vollendete Fluthbrücke zu rechnen ist, werden nach Ausführung des ganzen Projektes mitgetheilt werden.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

An Stelle der Haltestelle Groß-Rambin ist ein Bahnhof angelegt worden. Daselbst sind 242 lfde. Ruthen Nebengeleise, 1 Empfangsgebäude, 1 Güterschuppen und ein Stall hergestellt worden.

Außerdem sind 63 lfde. Ruthen Nebengeleise und 1208 lfde. Ruthen Hecken gegen Schneeverwehungen hergestellt worden.

Die Kosten dieser Banausführungen sind aus dem Baufonds bestritten.

c. **Vorpommersche Bahn.**

Die Schienengeleise sind um 24 lfde. Ruthen Nebengeleise vermehrt worden. Anstatt vorhandener Wärterbuden sind 6 Familienwohnhäuser für Wärter und Weichensteller erbaut worden, eine neu erbaute Weichenstellerbude ist außerdem in Zugang gekommen.

Die Kosten sind aus dem Baufonds bestritten.

IV. **Neue Oberbau-Einrichtungen.** Versuchsweise sind auf dem Bahnhofe Groß Rambin 213 lfde Ruthen und auf der Bahnstrecke im Hauptgeleise der Hinterpommerschen Bahn 39 lfde. Ruthen Geleise mit schwebendem Stoß, d. i. ohne Stoßschwellen und Unterlagsplatten in der Weise verlegt, daß die 23 Pfd. pro laufenden Fuß schweren Schienen durch 18 Zoll lange Seitenlaschen verbunden und die dem Stoß zunächst liegenden (scharfkantigen) Mittelschwellen 14 Zoll lichte Entfernung von einander haben. Durch diese Einrichtung soll der Stoß, welchen die Räder der Fahrzeuge auf die Schienenköpfe verursachen, vermindert werden.

V. **Betriebsmittel.**

a) **Stammbahn.**

Eine Neubeschaffung von Lokomotiven hat nicht stattgefunden, dagegen sind 2 im Jahre 1853 angeschaffte Lokomotiven wegen Abnutzung ausrangirt. Wagen wurden neu angeschafft: 3 vierrädrige Personenwagen mit Coupé's I. u. II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse, 4 vierrädrige Gepäckwagen, 20 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 10 vierrädrige offene Viehwagen und 18 vierrädrige offene Güterwagen.

Auf der Hinterpommerschen und Vorpommerschen Bahn haben Beschaffungen von Betriebsmitteln nicht stattgefunden.

VI. **Neue Bahnlinien.** In der außerordentlichen General-Versammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft vom 21. Januar 1867 ist der Bau einer Eisenbahn von Cöslin über Stolp nach Danzig beschlossen und Seitens des Staats concessionirt worden. Da die Unterhandlungen wegen unentgeldlicher Hergabe des Grund und Bodens Seitens der betreffenden Kreise noch nicht zum Ziele geführt haben, so konnte mit dem Bau auch nicht begonnen werden.

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Beamten der Strecke Berlin-Stettin, sowie der Vor- und Hinterpommerschen Bahnen, besteht seit dem 15. Juli 1865 nur eine Beamten-Pensionskasse. Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

12. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I. dieses Berichts spezifizirt.

Vorpommersche L.

79b. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

81b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

Stammbahn.

86. Die Ausgaben für Herstellung des Güterbahnhofes bei Stettin, der Bahn von Neustadt-Eberswalde nach Wriezen a. O. und der Bahn von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Grenze sind hierin nicht enthalten.

Die Summe, um welche das verwendete Anlage-Kapital das concessionirte überschreitet, ist aus dem Reservefonds, aus Rückeinnahmen, Zinsen ꝛc. gedeckt worden.

Digitized by Google

Hinterpommersche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ⅓ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Procent beträgt.

Stammbahn.

90b. Diese Summe ist aus dem Reservefonds entnommen.

Vorpommersche E.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 106).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II. dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt, die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

	bei der Stammbahn Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	1833	1601	1015
Miethe für die Transportmittel	11 645	10 534	19 006
Insgemein, Pächte, Miethe, Zinsen	64 302	8953	5307
In Folge der Repartition der Kosten für Unterhaltung der Transportmittel von der Hinterpommerschen Bahn erstattet	1104	—	1138
zusammen	78 884	21 088	26 466

234. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	1237	314	546
„ Insertionskosten	49	5	—
„ Heizung und Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn	14 248	6216	9730
„ Unterstützungen und Insgemein	10 256	4998	9873
zusammen	25 790	11 533	20 149

238, 239, 241 u. 243. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier ist aus dem bei Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

252. Hiervon kommen:

	bei der Stammbahn Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
auf Heizung und Erleuchtung der Lokale	5488	1995	2277
„ Geräthe	7350	2671	3049
„ Versicherungs-Prämien	634	231	263
„ Unterstützungen und Insgemein	7684	2793	3187
zusammen	21 156	7690	8776

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 282 016 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 159 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 401 393 Thlr. gezahlt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 aufgeführt.

284. Außerdem waren ult. 1866 noch Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug:

bei der Stammbahn . . . . . 50 668 Thlr.
„ „ Hinterpommerschen E. . . 19 292 „
„ „ Vorpommerschen E. . . . 20 712 „

Digitized by Google

31. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht aus den Linien

Breslau-Königszelt-Freiburg-Waldenburg resp. Hermsdorf . . . . . 10,917 Meilen,
und Liegnitz-Königszelt-Schweidnitz-Frankenstein . . . . . 12,478 „
zusammen 22,495 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Bahnkörper.** Die vorhandenen Schneezäune wurden um 673¾ Rthn. vermehrt. Zur Beseitigung diverser Reparaturen auf den beiden Viadukten bei Schweidnitz und mehreren Brücken sind 187 Stück kiefernе Balken verschiedener Dimensionen und 4123 Quadratfuß dreizöllige kiefernе Bohlen verwendet worden.
2. **Oberbau.** An Stelle der 4½zölligen Schienen wurden 5 Zoll hohe und 21 Fuß lange Schienen bei der Auswechselung auf einer Strecke von 4600,8 lfdn. Ruthen verwendet.
3. **Stationsbauten.** In Breslau wurde das von der Bahn-Verwaltung angekaufte sogenannte „Schweizerhaus" Behufs Aufnahme des Materialien-Spezial-Depots, der Betriebs-Kontrole und der Billet Druckerei eingerichtet, daselbst auch eine Centesimalwaage aufgestellt. Die Perrons in Schmolz und Saarau wurden verlängert, ersterer um 158′, letzterer um 32′. In Liegnitz wurde ein besonderer Güterbahnhof errichtet resp. ein Güterspeicher erbaut.

III. **Neue Bahnlinien.** Es wird beabsichtigt, eine Bahn von Liegnitz über Neusalz und Grünberg nach Rothenburg, sowie eine secundäre Eisenbahn von Mettkau nach Zodten zu bauen, über welche Projekte die Verhandlungen noch schweben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.
5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Procent des über 5 Procent betragenden Reingewinnes.
12f. Außer den als vorgelegte Reserve-Maschinen sind hierin auch die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen enthalten.
16a. Hierunter waren 203 003 Militairs (wovon 25 901 Gefangene) und 111 Postfreipaß-Inhaber. Unentgeldlich wurden außerdem 779 Verwundete und 462 Mitglieder des Johanniter-Ordens befördert.
16b u. c. Diese 237 resp. 42 Personen sind auf direkte Billets beförderte Militairs.
17b. Hierin sind 7101 Ctr. frachtfrei beförderte Güter für Militair- und Lazareth-Zwecke enthalten.
17a. Hierunter sind 55 Leichen enthalten.
17c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.
18a. Es wurden mehrere Regimenter Kavallerie über die Bahn befördert, woraus sich diese bedeutende Zahl erklärt.
20e. Für die beförderten Militair-Personen sind 68 916 Thlr. vereinnahmt.
20g. Das für die beförderten Postgüter gezahlte Pauschquantum ist in Kol. 21g enthalten.
21a. Für die Leichen sind 427 Thlr. vereinnahmt worden.
21f. Die Beförderung der Militair-Frachtgüter ergab an Gesammtfracht 41 123 Thlr.
22a. Es sind ergänzt worden 5895 Unterlagsplatten, 9106 Laschen, 20 537 Laschenbolzen, 66 559 Hakennägel und 683¾ Schachtruthen Lies.
28b. Mit Ausschluß der Militairs sind gegen das Vorjahr 75 370 Personen weniger befördert worden.
29a. Von diesen Mehr-Ausgaben kommen auf Gehalts-Verbesserungen ꝛc. 21 054 Thlr. und auf Betriebs-Ausgaben 43 075 Thlr.

32. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von 3,29 Meilen. Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . 2,17 „
von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,46 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar-, Main-Weser-, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welche dafür einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter erhält.

Im Jahre 1866 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personen-Beförderung nur ausnahmsweise (in Extrazügen) stattfindet, 1 589 699 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 535 439 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 204 032 Ctr. gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe, demnach zusammen 2 329 170 Ctr. befördert. Außerdem haben die Verbindungsbahn während der Kriegsperiode befahren: 24 739 Militairs, 5310 Ctr. Gepäck und Munition ꝛc., 722 Fuhrwerke und 2117 Pferde.

Sämmtliche Frachtgüter haben 1 641 494 Centnermeilen zurückgelegt. Eingenommen sind pro Ctr. Frachtgut durchschnittlich 1,188 Pfennige.

Die Einnahmen aus dem Frachtgut-Transporte haben 7686 Thlr. betragen. Das Erträgniß aus den Truppen-Beförderungen mit 787 Thlrn. ist bei diesen verrechnet. — Die Ausgaben für den Fahrdienst — die Kosten

Digitized by Google

der Unterhaltung und Bewachung der Bahn trägt die Eigenthümerin — sind wegen anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können auf 6700 Thlr. geschätzt werden.

Auf der Verbindungsbahn wurden 1550 Fahrten mit 1545 Nutzmeilen und 68 914 Achsmeilen zurückgelegt.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6130 Ctr. Kohlen und 7 Klafter Anheizholz = 2048 Thlr., und Schmier- und Putz-Materialien = 145 Thlr.), sowie die Ausgaben für das dabei verwendete Dienstpersonal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121f, 122, 123d, 124d, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254, 264 u. 265) enthalten. Ebenso die Einnahmen in den Kolonnen 219, 220, 221 u. 222c. Dagegen sind die zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153 u. 170—174 außer Berücksichtigung geblieben.

III. **Betrieb.** In Folge der kriegerischen Ereignisse war der Güterverkehr vom 20. Juni bis 10. Juli 1866 öfter unterbrochen; vom 10. Juli ab blieb der Verkehr in den ersten Tagen, weil eine Einstellung des Betriebes auf der anschließenden Strecke der Bayerischen Staatsbahn erfolgt war, nur auf die Lokalzüge beschränkt, bis dann der Verkehr am 16. Juli gänzlich eingestellt werden mußte. Die Einstellung des Betriebes dauerte bis zum 26. Juli, an welchem Tage der Lokalverkehr eröffnet werden konnte. Ebenso war in Folge der Truppen-Transporte Anfangs September der Güterverkehr während dieser Zeit ein unregelmäßiger.

In der Zeit vom 16. Juni bis 16. September sind ausgefallen

zwischen	Frankfurt	und	Hanau	324 Fahrten,
„	„	„	Aschaffenburg . .	329 „
„	Hanau	„	„ . .	17 „
			zusammen	670 Fahrten.

Dagegen fanden Extrazüge statt, bis auf 6 zu Militairzwecken dienend,

zwischen	Frankfurt	und	Hanau	33 Fahrten,
„	„	„	Aschaffenburg . .	94 „
„	Wilhelmsbad	„	Hanau	2 „
„	Hanau	„	Aschaffenburg . .	16 „
			zusammen	145 Fahrten.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 77 Mitglieder zählte, 385 Thlr. vereinnahmte, an 33 Mitglieder 158 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse einen Bestand von 514 Thlrn. besaß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

78. Die Ermäßigung der Ausgaben für den Grunderwerb (welche auch die Nebenkosten, darunter circa 31 500 Thlr. Prozeß- und Gerichtskosten enthalten) gegen das Vorjahr resultirt aus dem Verkaufe entbehrlicher Parzellen.

79c. Hierin sind auch die Kosten der Wege-Uebergänge und der hölzernen Wärterbuden enthalten.

83. Von dieser Summe kommen 62 726 Thlr. auf die Anlage-Kosten der Reparaturwerkstätte in Frankfurt a. M. und deren innere Ausstattung an Maschinen ꝛc. und 13 223 Thlr. auf die baulichen Anlagen im Zollhofe zu Hanau.

84. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Brems-System der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 69 050 Thlrn. und die Kosten der ersten Ausstattung der Expeditionen, Wagenzüge, Bahnwärter ꝛc. zur Eröffnung des Betriebes mit 9798 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten, ohne Berücksichtigung der Kosten des zweimaligen Umbaues mit 69 050 Thlrn.

121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 31 157 auf der Hauptbahn und 1545 auf der Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

129b u. c u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 52 558 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6130 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile hat betragen auf der Hauptbahn 168,6 Z.-Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauernden Rangirdienst) 396,7 Z.-Pfd. Der Mehrverbrauch originirt aus dem unregelmäßigen Fahrdienst und der vielfachen Maschinen-Bereitschaft für eventuelle Truppen-Transporte während der vierteljährigen Kriegs-Periode.

Pro Achsmeile wurden verbraucht für die Hauptbahn 3,719 Z.-Pfd., für die Verbindungsbahn 8,895 Z.-Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen:

für die Hauptbahn 15 175 Thlr. überhaupt, 14,61 Sgr. pro Nutz- u. 3,16 Pfg. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsbahn 1 810 „ „ 35,14 „ „ „ „ 9,44 „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt speciellere Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 68 914 Achsmeilen zurückgelegt worden.

Digitized by Google

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 484 652 betragen.

163. Außerdem kam noch ein Extrazug mit 26 Personen, 40 Ctr. Gepäck und 2 Equipagen zur Beförderung.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Oesterreich und Sachsen ꝛc. à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

Außerdem wurden noch 6617 Ctr. Militair-Gepäck befördert.

170a. Hierin sind 44 550 Ctr. Militair-Frachtgüter (Proviant, Munition, Lazareth-Bedürfnisse ꝛc.) enthalten.

175. Die Betriebsdienst- und Baugüter werden taxfrei befördert und nicht registrirt.

177c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.

178a. Hierin sind 4802 Militair-Pferde enthalten.

192a u. 193. Weil die Einnahmen für die Militair-Transporte (Kol. 201c) nach der beförderten Personen-Anzahl und dem beförderten Gepäck, den Fuhrwerken und Pferden nicht auszuscheiden gewesen sind, so sind diese Durchschnittsberechnungen nur annähernd.

201c. Wie aus der vorstehenden Erläuterung hervorgeht, sind hierin auch die Einnahmen für die mit den Militairzügen beförderten 6617 Ctr. Gepäck, 1200 Fahrzeuge und 4802 Pferde enthalten.

219. In dieser Summe sind 7686 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad II dieses Berichts) u. 1626 Thlr. Neben-Einnahmen bei Truppen-Transporten (Maschinen-Bereitschaft ꝛc.) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

224. Die Kosten der Erneuerung eines Theils der Geleise erscheint in Kol. 283a.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und sonstigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

228. Ebenso hier die Unterhaltungskosten der mechanischen Objekte.

234. Dies ist der Beitrag zu den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst-, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen)	22 006 Thlr.
b)	Vergütung an die Bayerische Staatsbahn für die Besorgung des Stationsdienstes in Aschaffenburg	2 571 „
c)	Besoldung des Zugs-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 122 „
d)	Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 697 „
e)	Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 445 „
f)	Ersatz für Kranke	707 „
g)	Aushülfe bei stärkerem Verkehr	859 „
h)	desgl. bei den Truppen-Transporten	542 „
i)	Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen, Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst	8 782 „
k)	Zulage für die Material-Verwaltung	88 „
l)	Kosten der Dienstkleidung	1 632 „
	zusammen	60 451 Thlr.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

239 u. 241. Außerdem wurden noch im Vorjahre verrechnete Vorräthe von ca. 500 resp. 100 Thlr. Werth verbraucht.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn (= 4585 Thlr.), sowie die Unterhaltungskosten der Laternen (278 Thlr.).

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammt-Kosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen mit 207 Thlrn. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223—237, 243 u. 248 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht geeignet.

282. Hiervon sind 17 376 Thlr. aus dem eigenen Betriebs-Ueberschuß überwiesen, der Rest von 7678 Thlrn. ist vertragsmäßiger Zuschuß der Hessischen Ludwigsbahn.

292a. Diese Mehr-Ausgaben wurden hauptsächlich durch Unkosten während der Kriegs-Periode (ca. 6000 Thlr.), Mehrkosten des Nachtdienstes (4750 Thlr.), Steigerung des Pachtes für die Bayerische Bahnstrecke (2901 Thlr.), höhere Zins- und Amortisations-Beträge (2133 resp. 3400 Thlr.) und durch Kosten in Folge Vermehrung des Dienstpersonals herbeigeführt.

33. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

180c. Die von den Militair-Personen zurückgelegte Meilenzahl kann nicht angegeben werden, weil dieselbe nicht notirt wird.

Digitized by Google

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 2860 Thlrn. mitenthalten.

237. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 2950 Thlrn.

256. Desgl hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1110 Thlrn.

359. In dieser Summe ist der Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast pro 1866 im Betrage von 203 Thlrn. mitenthalten.

34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . 6,29 Meilen,
b) von Mainz über Jugelheim nach Bingen . . . . . 4,26 „
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg . . . . . 9,91 „
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn) . . . . . 3,54 „
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt . . . . . 0,39 „
zusammen 24,39 Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Von den vorstehend aufgeführten Linien sind die Strecken Mainz-Bingen mit 4,26 Meilen, Gustavsburg-Bischofsheim mit 0,55 Meilen und Worms-Grenze mit 0,42 Meilen, zusammen . . 5,23 Meilen doppelgeleisig.

Die Worms-Alzeyer Bahn, von welcher die Strecke Worms-Monsheim von 1,53 Meilen seit dem 5. Dezbr. 1864 auf Rechnung des Baufonds betrieben wird, wurde am 27. Dezember 1866 von Monsheim bis Alzey für den Gütervertehr eröffnet.

Die Einnahmen dieser Strecke haben im Jahre 1866 betragen:

aus dem Personenverkehre	13240 Thlr.
„ „ Güterverkehre	4903 „
„ sonstigen Quellen	1817 „
zusammen	19960 Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	18076 „
Der verbliebene Ueberschuß von	1884 Thlrn.

wurde dem Baufonds gutgeschrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Herstellung einer direkten Verbindung der auf der Ostseite des Hafens in der Station Gustavsburg liegenden Geleise mit den Hauptgeleisen der Hafenbahn wurden die nöthigen Erdarbeiten ausgeführt, zur Verbindung der auf der Nordseite des Hafens projektirten Geleise eine Drehscheibe eingelegt, die früher zum Trajektiren der Wagen benutzte schiefe Ebene in dieser Station entfernt und die Hafenmauer an dieser Stelle geschlossen.

An den Druckbogen der inneren großen Oeffnungen der Brücke über den Rhein wurde ein eiserner Steg zum Behufe der Revision angebracht.

Die rückständigen Arbeiten an den Festungswerken auf der Mainspitze wurden vollendet.

Auf der Bahnstrecke Mainz-Worms wurden oberhalb Worms zwei Bahnwärterhäuser erbaut.

Die Bauarbeiten auf der Bahnlinie Mainz-Bingen beschränkten sich auf die Herstellung einer crenolirten Mauer vor dem Mainmünddthore zu Mainz, der Errichtung eines provisorischen Wartelokals für die Haltestelle Gaulsheim und die Erbauung eines definitiven Abtritts in der Station Bingen. In dem Centralbahnhofe zu Mainz kam die crenolirte Mauer längs des Rheines zur Vollendung und wurde am Fischthore ein provisorischer Quaiabschluß hergestellt. Die Caponiere zum Bockstthore wurde bis zur Höhe der crenolirten Mauer aufgeführt. Die Eilgut-Halle mußte durch einen Anbau erweitert werden.

III. Der **Betrieb** mußte im Folge der Kriegs-Ereignisse gänzlich eingestellt werden:

auf der Strecke Mainz Bingen vom 28. Juni bis 8. August,
„ „ „ Darmstadt-Aschaffenburg vom 14.—31. Juli,
„ „ „ Mainz Darmstadt vom 18. Juli bis 8. August und
„ „ „ Mainz-Frankfurt vom 16. Juli bis 8. August 1866.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1866 um 4 Lokomotiven und 18 vierrädrige Personenwagen vermehrt.

V. **Neue Bahnlinien.** Auf der Bahnstrecke Monsheim Alzey waren im Laufe des Jahres 1866 noch die Hauptarbeiten zwischen Monsheim und Nieder-Flörsheim zu bewältigen, welche in der Herstellung des 1000 Meter langen bis 20 Meter hohen Dammes im Pfrimmthale und in der Eröffnung des 1150 Meter langen bis 18 Meter tiefen Einschnittes bestanden. Die während der Ausführung der sehr umfangreichen Erdarbeiten entstandenen Dammrutschungen und Einstürze in den thonigen Massen des Einschnittes verzögerten die Vollendung der Arbeiten sehr erheblich. Auf der Bahnstrecke zwischen Nieder-Flörsheim und Alzey wurden mittelst eines Materialzuges die rückständigen Erdarbeiten betrieben.

Digitized by Google

Der 18 Meter hohe Viadukt für die Nieder-Flörsheim-Wölsheimer Straße im Monsheimer Einschnitte gelangte, nachdem im Sommer mit der Ausführung der beiden Mittelpfeiler begonnen worden, gegen Ende des Jahres zur Ausführung. Nachdem im Monat Dezember 1866 das definitive Geleise durch den Einschnitt gelegt und der eine Bahngraben zur Entwässerung hergestellt war, konnte der Güterverkehr zwischen Monsheim u. Alzey eröffnet werden.

Die Vorarbeiten für die projektirten neuen ca. 10 Meilen langen Rheinhessischen Bahnlinien von Bodenheim über Alzey nach der Bayerischen Grenze gegen Kaiserslautern, von Alzey nach Bingen, von Monsheim nach der Bayerischen Grenze gegen Dürkheim und von Monsheim nach der Bayerischen Grenze in der Richtung nach Mannheim und Kaiserslautern wurden vervollständigt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände: für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

10. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Monsheim beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 25,99 Meilen.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
„ 7. August 1853 Oppenheim-Osthofen,	„ 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 27. August 1853 Osthofen-Worms,	„ 27. Dezember 1859 Bingen-Bingerbrück und
„ 23. November 1853 Worms-Landesgrenze,	„ 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	Frankfurt a. M.

15b. Die Ausgaben haben sich gegen diejenigen des Vorjahres dadurch vermindert, daß der Beitrag der Stadt Mainz zu den Kosten des Winterhafens in Abzug gebracht worden ist.

91e, 92, 96d, 97b, 99a, 100d, 101b, 102g, 103b, 109e, 110, 113, 114, 115 u. 116. Hierin ist zugleich das für den Betrieb der noch nicht ganz vollendeten Worms-Alzeyer Bahn bis jetzt angeschaffte Betriebs-Material resp. dessen Anschaffungskosten mitenthalten. Es ist deshalb bei den Durchschnittsberechnungen die Bahnlänge zu 25,99 Meilen angenommen.

100a. Hierin sind 5 Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat.

109a. Ebenso hier die Ladungsfähigkeit derselben.

113a. Desgl. hier die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

121b, c u. h. Hierin sind 6242 Meilen, welche auf der Strecke Worms-Monsheim zurückgelegt wurden, mitenthalten.

122. Die vorstehenden 6242 Meilen sind hier bereits in Abzug gebracht.

129b. Zu dem Fahr- ꝛc. Dienst auf der Worms-Monsheimer Bahn wurden 9401 Ctr. Steinkohlen verbraucht.

135 u. 137c. Bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen sind die auf der Worms-Monsheimer Bahn zurückgelegten 74894 Achsmeilen außer Ansatz geblieben.

137a. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials für die nicht im Fahrdienste verwendet gewesenen Rangir-Maschinen sind hierin nicht aufgenommen.

138—153. Hierin sind auch die Leistungen der Wagen auf der Worms-Monsheimer Strecke enthalten von zus. 74894 Achsmeilen; mit Ausschluß derselben würden die Wagen 5901390 Achsmeilen zurückgelegt haben. Den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b, 151b, 152b u. 153b liegen deshalb 25,99 Meilen zu Grunde.

141. Die eigenen Postwagen legten zurück:

a) auf der eigenen Bahn	33324	zus. 72868 Achsmeilen.
b) „ fremden Bahnen	39544	

Dagegen haben fremde Postwagen . . . . . 11564 Achsmeilen zurückgelegt.

165. Außerdem wurden noch 100300 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

172b. Im Jahre 1866 kamen 527863 Z.-Ctr. Kohlen zur Umexpedition, welche daher doppelt erscheinen. Im Vorjahre betrug das correspondirende Quantum 2079869 Z.-Ctr.

177a. Hierin sind auch die beförderten Militair- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

201e. Hierin sind (wie im Vorjahre) auch die Einnahmen für den Transport von Gefangenen ꝛc. enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für die Erleuchtung der Wärterbuden und Nebenanlagen.

234. In dieser Summe sind 18399 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt u. Aschaffenburg und 7142 Thlr. Pächte für städtisches und Festungs-Terrain, Kulturkosten ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

249. Dies ist die Differenz zwischen Schuld und Guthaben. Eine Uebereinstimmung mit Kol. 156 u. 157 kann aber nicht stattfinden, weil in der vorstehenden Summe ein Theil der Wagenmiethe aus früheren Jahren, welche nicht vollständig liquidirt worden waren, enthalten ist.

252. Hierin sind die Kosten für Reparaturen an den Werkstattsgebäuden und Güterschuppen, sowie der Neubeschaffung und Unterhaltung des Mobiliars und der Werkzeuge enthalten.

260. Ebenso hier die Kosten für die General-Versammlungen, Reisekosten und Diäten, Anschaffungen von Mobilien und für die Bibliothek.

Digitized by Google

272. An der Dividende pro 1866 nahmen die älteren Stamm-Actien à 8 000 000 Thlr. Theil. Die im Jahre 1866 neu ausgegebenen Actien waren ohne Zins-Genuß.

283. Hierin sind zugleich 21 343 Thlr. enthalten, welche zu Erneuerungen auf der Frankfurt-Hanauer Bahn vertragsweise aufgewendet wurden.

345. Außer der Pensionskasse für die Beamten besteht noch eine besondere, dem gesammten Personale zugängliche Sterbekasse, aus welcher die Erben eines verstorbenen Mitgliedes eine einmalige Unterstützung von 114 Thlrn. erhalten.

35. Homburger Eisenbahn

I. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Personenwagen II. Klasse vermehrt und 1 Gepäckwagen zum Güterwagen umgebaut. Die Anschaffungskosten der neuen Personenwagen von 8 706 Thlrn. sind aus den Betriebs-Einnahmen vorschußweise geleistet und kommen in den Jahren 1865—1868 bei der Vertheilung des Reingewinnes zur Verrechnung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

88. Die Actien bestehen aus 400 Stück Littr. A. und 400 Stück Littr. B. zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 88 erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividenden berechtigt.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist im Jahre 1856 durch den Ankauf mehrerer Zechenbahnen erweitert worden und umfaßt folgende Linien:

A. 1)	die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden	35,446	Meilen,
2)	die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen	0,384	„
	b) von Oberhausen nach Ruhrort	1,276	„
	c) von Gelsenkirchen nach Zeche Carolinenglück und Hannover	1,117	„
	d) von der Zeche Pluto bis zur Zeche Königsgrube	0,200	„
	e) von Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich	9,614	„
B.	die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen	22,021	„
	mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen	2,283	„
	zusammen	72,324	Meilen.

Hiervon sind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von 0,546 Meilen,
2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von 1,561 „

zusammen 2,107 „

Mithin Gesammt-Betriebslänge 70,217 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen. Geleise.** In Folge Erweiterung mehrerer Bahnhöfe und durch den Ankauf der unter I. A. 2 e u. d erwähnten Zechenbahnen sind die vorhandenen Geleise um 4,145 Meilen vermehrt worden, so daß die Gesammt-Länge aller Geleise auf 147,199 Meilen gestiegen ist.

III. **Betriebsmittel.** Zu den vorhandenen Beständen sind im Laufe des Jahres 1866 neu hinzugekommen 34 Lokomotiven, 6 Personen- und 849 Lastwagen; dagegen wurden 7 Lokomotiven, 2 Personen- und 79 Lastwagen ausrangirt. Hierdurch erhöhte sich der Bestand des Fuhrparks auf 295 Lokomotiven, 205 Personen- u. 7105 Lastwagen, welche letztere eine Ladungsfähigkeit von 1 195 730 Z.-Ctrn. haben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Oberhausen-Niederländische Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

76. Das ursprüngliche Actien-Kapital von 13 000 000 Thlrn. ist behufs Ablösung seiner Amortisation um weitere 13 000 000 Thlr. vermehrt worden. Dieselben sind unter der in Kol. 86 aufgeführten Summe nicht mit eingerechnet.

86 u. 87. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2 356 874 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 62 769 110 Thlr. überhaupt, 867 888 Thlr. pro Meile und 115 227 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

89. In Verbindung mit der Ablösung der Amortisation der Stamm-Actien ist die bisher vom Staate geleistete Zins-Garantie zur Höhe von 3½ Proc. für 13 000 000 Thlr. Actien in Wegfall gekommen.

Digitized by Google

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung 12 combinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. An den Beschaffungskosten derselben ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 5 416 eiserne und 11 362 stählerne Achsen vorhanden.

137. Vom 1. Juli 1866 ab ist für alle im Dienste transportirte Kohlen und Coaks als Dienstgutfracht 1 Pf. pro Ctr. u. Meile berechnet worden.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

190, 207 u. 218. Bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen ist die Länge der neuerworbenen Zechenbahnen mit 1,317 Meilen in Abzug gebracht, weil die Frequenz-Ergebnisse dieser Bahn nur in ihren Beträgen in Kol. 219 aufgeführt werden konnten.

219. Hierunter sind 97 109 Thlr. Einnahmen für die verpachteten Strecken und 74 802 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke zu Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben von 3068 Thlrn. 11 Sgr. resp. 416 725 Thlr. 20 Sgr. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 419 794 Thlrn. 1 Sgr. betragen die Ausgaben für die Bahnverwaltung 1 118 987 Thlr. überhaupt, 15 936 Thlr. pro Meile und 2 115 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten:

386	Thlr.	19	Sgr.	11	Pf.	aus dem Reservefonds und
283 415	„	24	„	9	„	„ Erneuerungsfonds,
zus. 283 802	Thlr.	14	Sgr.	8	Pf.	

246c. Desgl. hier 11 176 Thlr. 9 Sgr. — Pf. aus dem Reservefonds und

83 673	„	21	„	7	„	„ Erneuerungsfonds,
zus. 94 850	Thlr.	—	Sgr.	7	Pf.	

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstatts-Gebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 1205 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge stellen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf 2 451 971 Thlr. überhaupt, 3,20 Thlr. pro Nutz- und 2,13 Sgr. pro Achsmeile.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Aktienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. Hierin sind 38 460 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf

3 718 909	Thlr.	überhaupt,
52 963	„	pro Meile Bahnlänge,
7 032	„	„ Kilometer „ und
4,85	„	„ Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 255 606 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, haben 18 756 Thlr. = 0,5 Proc. und 1285 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als diejenigen des Vorjahres.

295. Diese Vergleichung bezieht sich auf den Ueberschuß, welchen man erhält, wenn von den Gesammt-Einnahmen (Kol. 220) die Gesammt-Ausgaben (Kol. 264) in Abzug gebracht werden.

Der wirkliche Ueberschuß (wie solcher in Kol. 268 aufgeführt ist) hat 324 024 Thlr. = 5,20 Proc. und 6 311 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als derjenige des Jahres 1865.

296. Während im Jahre 1865 die Dividende auf ein Stamm-Actien Kapital von 13 000 000 Thlr. vertheilt worden ist, participirten an derjenigen des Jahres 1866 . . . 26 000 000 Thlr. Stamm-Actien.

Hieraus erklärt sich der geringere Procentsatz.

37. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. **Verwaltung.** Ueber die Organisation der Verwaltung, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel Guntershausen (1,55 Meilen)

Digitized by Google

und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

In Folge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, ist die Verwaltung der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, welche gleichzeitig die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen. Letzterer hat mit der Leitung der Geschäfte die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragt, welcher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation der Actionäre berathend und beaufsichtigend zur Seite steht.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,0	Meilen,
b) die Zweigbahn Hämme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,20	„
Außer diesen	19,70	Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Haueda bis Warburg	0,42	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Prec. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,82	Meilen.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 während 12 Tagen unterbrochen gewesen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

177b. Dies sind Lokomotiven mit Tendern. Außerdem wurden noch 1417 Achsen Eisenbahnwagen befördert.

177e. Sonstige Fahrzeuge tauen 2187 Achsen, sowie 42 Leichen zur Beförderung.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 4320 Achsen Thiere (in Wagenladungen) befördert.

38. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1866:

1) Die in ihrer ganzen Ausdehnung doppelgeleisige Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,32	Meilen,
2) die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von	1,20	„
3) die am 14. Mai 1866 eröffnete Strecke von Borsdorf nach Grimma	2,63	„
zusammen	19,15	Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 3 erwähnten Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	18,17	„

berechnet.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch Preußischen Grenze von 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto Einnahme verpachtet ist.

Von der Borsdorf-Meißener Bahn wurde die Strecke Grimma-Leisnig von 3 Meilen am 28. Oktober 1867 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¹/₁₀ Prec. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinnes, welche pro 1866 . . . 2049 Thlr. betragen hat.

15. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Cosewig-Meißener Zweigbahn am 1. Dezember 1860 und die Strecke Borsdorf Grimma am 14. Mai 1866.

76 u. 88. Dies ist das für die älteren Linien concessionirte Anlage-Kapital. Für die Borsdorf-Meißener Bahn beträgt dasselbe circa 8 500 000 Thlr., wovon 2 500 000 Thlr. in Stamm-Actien und circa 6 000 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen bestehen. Bis ult. 1866 waren eingezahlt: 1 471 726 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. auf die Actien und 201 257 Thlr. 5 Pf. auf die Anleihe.

77–81. Eine spezialisirte Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

86. Von dieser Summe kommen 1 924 554 Thlr. auf die Strecke Borsdorf Grimma.

88e. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

90b. In dieser Summe sind 44 766 Thlr. enthalten, welche aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1865 dem Baufonds überwiesen worden sind.

137a. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Kohlenkörbe, die Kohlenprämien ꝛc. enthalten.

201e. Ebenso hier 172 586 Thlr. Einnahmen für Militair-Extrazüge.

216. Desgleichen hier Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre.

Digitized by Google

219. In dieser Summe ist der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze enthalten. Derselbe war für das Jahr 1865 um 1435 Thlr. zu hoch abgeschätzt, die von den Einnahmen für das Jahr 1866 in Abzug gebracht sind. Für das Jahr 1866 ist derselbe zu 68 565 Thlr. angenommen worden.

234. Hierin ist auch die Gewerbesteuer enthalten.

243. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn rc.

252. Diese Summe enthält die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung im Allgemeinen, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Es waren im Betriebe: 1866 . . 19,15 Meilen überhaupt u. 18,17 Meilen im mittler. Jahresdurchschnitte,
1865 . . 16,53 „ „ „ 16,53 „ „ „ „ „
pro 1866 mehr 2,62 Meilen überhaupt u. 1,64 Meilen im mittler. Jahresdurchschnitte.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche sind seit dem Jahre 1856 vorgekommen.

353b u. 363b. Die Beamten-Wittwen erhalten auch die Erziehungsgelder für ihre Kinder; es sind deshalb die Erziehungsgelder solcher Kinder hier (in Kol. 353b) mitenthalten, ebenso die Anzahl der Kinder in Kol. 363b.

354 u. 364. Dagegen sind hier die Erziehungsgelder für die Waisen resp. die Anzahl derselben aufgeführt worden.

39. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. **Betrieb.** Nachdem das ausschließliche Privilegium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erloschen, erstreckt sich der Betrieb nur auf den Lokal-Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth.

II. **Die Betriebsmittel** wurden um 2 Personenwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

79a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

81. Die Signalvorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

87. Da die Bahn nur 0,6 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

88c. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1866 sind zu Vervollständigungen der Bahnanlagen 10 495 Thlr. und für Anschaffung von 2 Personenwagen 3594 Thlr. aus den laufenden Einnahmen verwendet worden.

194c. Die Kohlen und Coaks wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also die Hälfte der Bahn (0,4 M.), wofür 5,06 Pfge. pro Ctr. erhoben worden sind.

240. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien; das Putzen selbst besorgen die Heizer.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

40. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lübeck Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . 6,8 Meilen,
2) die Lübeck Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,2 „
zusammen 14,6 Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 4 Lokomotiven und 18 Personenwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Lübeck Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142 u. 143. Hierin sind auch die Leistungen der 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten, deren Achsenzahl bei der Durchschnittsberechnung Kol. 143 berücksichtigt ist.

163 u. 174. Von diesen Transporten sind 134 900 Personen und 917 260 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert worden.

197. Diese Summe enthält die Anzahl der aufgegebenen sowohl, als die Anzahl der angekommenen Depeschen.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck denselben mitzuerfüllen.

286—295. Bei Vergleichung der Frequenz und der Finanz-Ergebnisse ist noch in Erwägung zu ziehen, daß die Lübeck-Hamburger Bahn im Vorjahre nur 5 Monate im Betriebe war.

Digitized by Google

41. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,36 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löddersburg . . . . . 0,63 „

zusammen . . . 3,59 „

Außer diesen . . . 17,82 Meilen

hat die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig 1,54 „

von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie gegen 50 Prec. der Brutto-Einnahme gepachtet

und im Betriebe . . . . . 19,36 Meilen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 „

auf welchen Personenbeförderung aber nicht stattfindet.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,97 Meilen übernommen.

II. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Casseler Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Halle-Eisleben von 4,99 Meilen am 1. September 1865,

Eisleben-Nordhausen „ 7,87 „ „ 10. Juli 1866.

Es waren mithin ult. 1866 . . . . . 12,86 Meilen im Betriebe, für welche sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 8,84 Meilen berechnet.

Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1866 waren folgende:

Die Lokomotiven haben 29 333 Nutz-, die Personenwagen (eigene und fremde) 177 782 und die Güter- und Gepäckwagen (ebenfalls eigene und fremde) 688 999 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden: 246 267 Personen, welche 1 003 431 Meilen, jede Person also 4,22 Meilen durchfahren haben. 2 040 871 Ctr. Güter und zwar 23 362 Ctr. Eil-, 9004 Ctr. Post- und 2 008 505 Ctr. Frachtgüter. Außerdem wurden noch 35 963 Ctr. Equipagen, Leichen und Thiere und 13 495 Ctr. Gepäck befördert. Diese Transporte haben 12 314 744 Centnermeilen zurückgelegt, jeder Centner also 5,9 Meilen.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 87 031 Thlr., aus dem Güterverkehre 129 158 Thlr. und aus sonstigen Quellen 35 678 Thlr. Die Gesammt-Einnahme hat 251 867 Thlr. betragen und ist in den Baufonds geflossen, aus welchem auch die Betriebs-Ausgaben bestritten worden sind.

Die Fortsetzung der Bahn von Nordhausen nach Arenshausen von 9,31 Meilen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Rol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1866 an 112 Kinder verstorbener Beamten 1089 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Dieser Fonds hatte ult. 1866 einen Bestand von 16 773 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

104a. Dies sind Kiestwagen.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze u. s. w.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate rc.

234. Desgleichen die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 69 519 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Rol. 254, als auch bei Berechnung der Procentsätze Rol. 265 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad III dieses Berichts.)

42. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende theils von der Gesellschaft erbaute, theils im Jahre 1863 angekaufte Bahnstrecken:

1) Die **Magdeburg-Halberstädter** Bahn von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . . . 11,65 Meilen, deren Betrieb das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines mit demselben abgeschlossenen Vertrages leitete. Dieser Vertrag wurde gekündigt und der Betrieb am 1. Januar 1867 von der eigenen Verwaltung übernommen.

2) Die frühere **Magdeburg-Wittenbergesche** Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Jangernhüde nach Bälhen, zusammen . . . . . 14,3 Meilen.

3) Die **Cöthen-Wegeleben**er Linie, umfassend

a) die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg von . . . . 2,66 Meilen,
und mehrere nach Kohlenbergwerken führende, nur dem Güterverkehr dienende Abzweigungen
von zusammen . . . . . 1,22 „
b) die Strecke Bernburg-Wegeleben von . . . . . 6,40 „
welche am 10. Oktober 1865 für den Personen- und Gepäckverkehr und am 10. April 1866
für den Güterverkehr eröffnet wurde;
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . . 0,49 „
zusammen 11,07 Meilen.

Die Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt von . . . . . 1,5 „
wurde am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

II. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

a) Magdeburg-Halberstädter Linie.

a 15. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

114—116. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil die Abrechnungen über die neu beschafften noch nicht abgeschlossen waren.

269. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die vom Baufonds hergegebenen 4½ Proc. Zinsen für die neuen
17 000 Stück Actien mit . . . . . 76 500 Thlrn.
und den Ueberschuß der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke mit . . . . . 1 109 „
zusammen 77 609 Thlr.

285. Zu Folge Rectificirungen ist die Bahnlänge um 0,04 Meilen kleiner als im Vorjahre.

b) Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

10. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,94 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

13. Zu den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

816. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

159, 160 u. 163. Werden die mit Tagesbillets beförderten Personen doppelt gerechnet (wie dies in der Statistik pro 1865 geschehen ist), dann sind befördert worden: in der 2. Klasse 34 522 Personen (darunter 3513 auf Tagesbillets), in der 3. Klasse 145 763 Personen (darunter 33 691 auf Tagesbillets). Die in Kol. 163 aufgeführten 309 011 Personen erhöhen sich dadurch auf 346 215.

223. In dieser Summe sind 40 774 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

286. Correspondirend mit den Angaben in den Kol. 158—163 der vorliegenden Statistik würde sich die Anzahl der im Vorjahre beförderten Personen (d. h. wenn die auf Tagesbillets beförderten nur einmal gerechnet werden) auf 39 587 Personen in der II., 125 899 Pers. in der III. und 247 005 Personen überhaupt stellen, welche der vorliegenden Vergleichung zu Grunde gelegt sind.

c) Cöthen-Wegelebener Linie.

13. Zu den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 10,1 Meilen und für den Güterverkehr auf 11,3 Meilen angenommen.

15. Von der früheren Cöthen-Bernburger E. wurde die Hauptbahn am 1. September 1846, die Kohlenzweigbahnen am 2. April 1857, die Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt dagegen am 10. Oktober 1865 eröffnet.

97b, 99a, 101b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Strecken Cöthen-Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt von zus. 9,95 Meilen = 74,94 Kilometern zu Grunde, weil auf den Zweigbahnen der ehemaligen Cöthen-Bernburger E. von 1,22 Meilen nur Güterverkehr stattfindet. (Siehe ad I. 3 dieses Berichts.)

114—118. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil die Kosten der neu beschafften noch nicht feststehen.

270—276. Der Ueberschuß wurde dem Baufonds überwiesen, aus welchem auch die Zinsen der Anleihen bezahlt wurden.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt im Jahre 1865 nur kurze Zeit im Betriebe waren.

346—365. Die Beamten der Cöthen-Wegelebener E. nehmen an der Pensions- und Unterstützungskasse der Magdeburg-Halberstädter E. Theil.

43. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

Digitized by Google

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

84. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität. Bis ult. 1866 sind ausgeloost 183 700 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 58 000 Thlr. Schuldverschreibungen.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfund gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

277—280. Das Defizit des Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1865 . . . . 29 777 Thlr.
Im Jahre 1866 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommen (siehe Bem. zu Kol. 283) . . . . . 27 407 „
zusammen 57 184 Thlr.

283. Außerdem wurden 27 407 Thlr. vorschußweise dem Reservefonds überwiesen.

44. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze . . . . . 690 Ruthen = 0,35 Meilen
läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als
selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . . 5,48 „
zusammen 6,10 Meilen.

Für die Mitbenutzung der vorgedachten 0,35 Meilen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt sind, sowie für die Benutzung des Bahnhofes in Brieg erhält die Oberschlesische Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiskus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,48 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 11b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wägeschieben enthalten.

263. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe ad I dieses Berichts).

280. Der Reservefonds hatte ult. 1866 einen Vorschuß von 6283 Thlrn. Eine Reorganisation dieses Fonds wird beabsichtigt.

45. Niederschlesische Zweigbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

91c. Außerdem war noch eine, im Jahre 1846 angeschaffte Lokomotive vorhanden, welche im Jahre 1866 aber nur wenige Stunden zum Rangirdienst verwendet und dann verkauft wurde.

177c. Es wurden außer den hier aufgeführten Militair- 2c. Fahrwerken auch noch 11 Leichen befördert.

200. Die wirkliche Einnahme für beförderte Depeschen hat 443 Thlr. betragen, von welcher den Telegraphen-Beamten 20 Proc. Tantième = 88 Thlr. bewilligt worden sind. Es verbleiben mithin für die Gesellschaft 355 Thlr., wie hier angegeben.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

279u. Von dieser Summe sind 37 766 Thlr. für den Umbau der Boberbrücke verausgabt.

46. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn und die in Aussicht stehende Veränderung ihrer Firma ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 197 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz zum Anschluß an Oppeln-Tarnowitzer Züge, ist auch im Jahre 1866 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,3 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1866 bestanden in 1679 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten. Diese Summe ist in Kol. 124d mitenthalten.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 4475 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 2894 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds für Abnutzung der Betriebsmittel 1581 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

Digitized by Google

III. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1866 konnte der Bau der Rechten-Oder-Ufer-Bahn, über welche der Jahrgang 1865 der Statistik S. 197 Näheres enthält, wegen der kriegerischen Ereignisse und des zur Vereinbarung aller generellen und speziellen Projekte mit den Staatsbehörden erforderlichen Zeitaufwandes nicht mehr begonnen werden. Derselbe wurde aber im Jahre 1867 auf der ganzen Linie in Angriff genommen, ebenso der Bau der Bergwerksbahn Tarnowitz-Emanuelssegen und Sosnowitz, wogegen über die Bahn von Emanuelssegen über Pleß nach Dziedzitz u. s. w. die Verhandlungen noch schweben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

81a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

244. Desgleichen hierin die Ausgaben für das Verschieben der Wagen.

246d. Dies sind die Reparaturkosten des Inventars ꝛc.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1865.

47. Ostpreußische Südbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ostpreußischen Südbahn wurde die Strecke von Pillau nach Königsberg von . . . . . 6,87 Meilen
am 11. September 1865 und die Strecke Königsberg-Bartenstein von . . . . . 7,6 „
am 24. September 1866 dem Betriebe übergeben.

zusammen 13,47 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke auf . . . . . 8,12 „

Im Bau befanden sich ult. 1866 die Strecken Bartenstein-Rastenburg 5,54 M. und Rastenburg-Lyck 10 M., von welchen erstere am 1. November 1867 eröffnet wurde, letztere dagegen im Jahre 1868 zur Betriebs-Eröffnung gelangen soll.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86 u. 113—120. Das bis ult. 1866 verwendete Anlage-Kapital und die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können nicht angegeben werden, da der Bau noch nicht vollendet und die Baurechnung nicht gelegt ist.

244. Hierin sind auch die Löhne der Bahnhofsarbeiter enthalten.

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Prozentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

270. Der Ueberschuß ist mit Ausnahme der ult. 1866 noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Bausonds geflossen.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die erste Strecke der Bahn während desselben nur 3⅓ Monate im Betriebe war.

48a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Staatsrechnungswesen zum Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. Die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen hielt es daher für zweckmäßig, ihr Rechnungsjahr, welches ebenfalls die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, aufzuheben und das Kalenderjahr einzuführen. In Ausführung dieses Beschlusses ist mit Genehmigung der Staats-Regierung zur Ausgleichung mit der früheren Rechnungsperiode und um mit dem 1. Januar 1867 mit dem Kalenderjahre beginnen zu können, das Rechnungsjahr 1866 auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 ausgedehnt worden.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der im Bau begriffenen Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die betr. Verhältnisse haben durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen eine Aenderung nicht erlitten.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Dezember 1866 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Berbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,54 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,07 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,40 „
d) die am 26. November 1866 eröffnete Strecke von Schwarzenacker nach Hassel . . . . . 1,48 „

zusammen 22,09 Meilen.

Für die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 21,22 Meilen = 159,30 Kilometer.

Digitized by Google

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der Homburg-St. Ingbertер Zweigbahn wurde die letzte Strecke von Hassel nach St. Ingbert am 1. Juni 1867 dem Betriebe übergeben.

Die Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde im Jahre 1866 zum größten Theile vollendet. Nachdem in den Tagen vom 21.—23. Januar 1867 die Belastungsproben auf derselben stattgefunden haben, wurde dieselbe am 25. Februar 1867 für den Güterverkehr und am 10. August dess. J. für den Personenverkehr eröffnet. Der Verkehr über die Trajekt-Anstalt zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde in Folge dessen am 25. Februar 1867 eingestellt.

Im Laufe des Jahres 1867 ist die Concession zum Bau der Zweigbahn Winden-Bergzabern und zum Bau der Alsenzbahn (Hochspeyer-Münster a. St.) ertheilt. Der Bau selbst wird nach Aufbringung der Bau-Kapitalien (etwa Anfang 1868) begonnen werden.

Die übrigen Projekte unterliegen noch der Genehmigung der Königl. Staats-Regierung, doch dürfte ein Theil, insbesondere die Donnersberger und die Fortsetzung der Dürkheimer Bahn nach Rheinhessen, in der nächsten Zeit von der Staatsregierung concessionirt werden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts näher angegeben, ist die Periode des Rechnungs und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Weil aber die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, so hat eine Ausscheidung derselben für die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 stattgefunden. Die auf diesen Zeitraum sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Ueberall da, wo eine genaue Ausscheidung nicht möglich war (z. B. bei den Ausgaben Kol. 223—264 der Tabellen), sind annähernde Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

15. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. August 1849 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden, und zwar Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857, Speyer-Germersheim am 14. März 1864 und Schwarzenacker-Hassel am 26. November 1866 dem Betriebe übergeben.

114. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der (in Kol. 107 aufgeführten) 8 Post- und Gefangenenwagen enthalten.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

252. Zu diesen Summen sind enthalten: 9002 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil der Pfälzischen Ludwigsbahn an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 19355 Thlr. Schadensersatz und Restitutionen aller Art und 25393 Thlr. Kosten des Rhein-Trajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

273b. Der hier aufgeführte Betrag erscheint erst in der Rechnung pro 1867 als Einnahme des Erneuerungsfonds.

285—295. Wegen der erfolgten Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe ad I dieses Berichts) kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem vorhergehenden Betriebsjahre nicht stattfinden.

296. Für die Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 sind 10,4 Proc. und für das vorhergehende Betriebsjahr vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865 10 Proc. Dividende vertheilt worden.

48b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr, welches bisher die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, ist aufgehoben und vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr an seine Stelle getreten. Zur Ausgleichung des Ueberganges umfaßt das Betriebsjahr 1866 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis 31. Dezember 1866.

Das Nähere hierüber ist in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn unter I mitgetheilt.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. II resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Neustadt über Winden nach Weißenburg von	6,22 Meilen,
2) die Zweigbahn von Winden nach Maximiliansau von	2,14 „
zusammen	8,36 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Nachdem der Verkehr auf der Maximiliansbahn in solch erfreulicher Weise zugenommen hat, daß nicht nur die Vermehrung der Betriebsmittel und die Erweiterung verschiedener Stationen, sondern auch die Anlegung eines zweiten Geleises zwischen Winden und Neustadt als eine unbedingte Nothwendigkeit erkannt werden mußte, wurde die Staatsregierung um Genehmigung zur Ausführung und zur Ausgabe neuer Actien zum Betrage von 600000 Fl. ersucht.

Diese Genehmigung wurde ertheilt, der Bau des zweiten Geleises zwischen Winden und Neustadt in Angriff genommen und so kräftig fortgesetzt, daß dasselbe im Laufe des Jahres 1867 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Digitized by Google

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie sub I. dieses Berichts mitgetheilt, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Aus den in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn (sub V.) angeführten Gründen sind die auf die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 sich beziehenden Notizen der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

114. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der beiden Post- und Gefangenenwagen enthalten.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und den Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

157. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. In dieser Summe sind enthalten: 1163 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4657 u. 7372 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 14 157 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg, 2797 Thlr. Entschädigungen und Restitutionen aller Art, sowie endlich 12 022 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

285—295. Wegen der erfolgten Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe sub I dieses Berichts) kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem vorhergehenden Betriebsjahre nicht stattfinden.

296. Für die Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 sind 5,10 Proc. Dividende, für das vorhergehende Betriebsjahr vom 1. Oktober bis ult. September 1865 excl. des Staatszuschusses 3,999 Proc. und incl. desselben (im Betrage von 16 829 Thlrn.) 4,5 Proc. Dividende vertheilt worden.

48r. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr, welches bisher die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, ist aufgehoben und vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr an seine Stelle getreten. Zur Ausgleichung des Ueberganges umfaßt das Betriebsjahr 1866 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis 31. Dezember 1866.

Das Nähere hierüber ist in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn unter I. mitgetheilt.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

III. **Bahngebiet.** Dasselbe hat im Jahre 1866 eine Erweiterung nicht erfahren. Ueber die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim über Grünstadt nach Monsheim zum Anschlusse an die Hessische Ludwigsbahn schweben noch die Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Staatsregierungen, es lassen dieselben ein baldiges günstiges Resultat erwarten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie sub I. dieses Berichts mitgetheilt, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Aus den in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn (sub V.) angeführten Gründen sind die auf die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 sich beziehenden Notizen der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

86. Gegen das concessionirte Anlage-Kapital sind . . . . . 143 451 Thlr.
mehr verwendet. Durch Einnahmen während der Bauzeit wurden gedeckt . . . . . 59 789 „
so daß die Baurechnung ult. 1866 mit einem Vorschusse von . . . . . 83 672 Thlrn. abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

252. Hierin sind 2931 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt u. s. w., sowie 136 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art enthalten.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 36 782 Thlr.
Die Ueberschüsse und der Bestand des Vorjahres betrugen . . . . . 5196 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 31 586 Thlrn. zu leisten hatte.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Betriebsjahre 1864/65 nur 148 Tage im Betriebe war.

Digitized by Google

49. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren Aachen-Herbesthal 11,34 Meilen und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
3) Düren-Euskirchen-Mechernich	5,91	„
4) Köln-Crefeld-Cleve 15,65 M. u. von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,82 M.)	17,47	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	„
6) die am 1. September 1866 dem Betriebe übergebene Strecke Osterrath-Essen	5,32	„
zusammen	63,83	Meilen.

Hievon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}13 = 0{,}26$ M. und die in den Linien ad 2 und 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von $1 \times 0{,}07 =$ 0,07 „

zusammen	0,33	„
Es verbleiben	63,46	Meilen,

welchen noch hinzutreten die Strecken

von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42	„
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14	„
Ueberhaupt	64,02	Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

1) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist	0,05	„
2) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar, welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist	0,66	„
3) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymwegen, welche Eigenthum der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist.	1,84	„
Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also	66,57	Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Osterrath-Essen ein mittlerer Jahres-durchschnitt von	63,02	„

berechnet.

Von den der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien befanden sich ult. 1866 im Bau

Mechernich-Call . . . . . 1,12 Meilen und
Kempen-Venlo . . . . . 2,94 „

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

88a u. c. Hiervon waren bis ult. 1866 begeben: 25 426 500 Thlr. Stamm-Actien und 19 479 200 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Köln ꝛc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die beim Raugiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt, wobei 2 Reiserwellen = 1 Cbfß. Scheitholz gerechnet worden ist.

137a u. b. Die Kosten der Material- und Arbeitszüge werden aus dem Baufonds bestritten; es sind deshalb hier nur die Kosten der bei den gewöhnlichen Zügen (460 512 Meilen) verbrauchten Brennmaterialien in Ansatz gebracht und hiernach die Kosten pro Nutzmeile berechnet worden.

177e. Die hier aufgeführten Fahrzeuge waren theils Geschütze, theils andere zu den Militairzügen gehörige Fahrzeuge.

214e. Für die vorstehend erwähnten Fahrzeuge ist die Einnahme nicht besonders notirt, vielmehr unter den Einnahmen für Militair-Transporte verrechnet.

227. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Signale enthalten.

232. Das Reinigen der Bahn vom Schnee wird aus dem Reservefonds bezahlt.

234. In dieser Summe sind 7257 Thlr. Kosten des Rhein-Trajekts bei Griethausen (auf der Strecke Cleve-Zevenaar) enthalten.

244. Ebenso hier die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgleichen hier 14 009 Thlr. Kommunal-Einkommensteuer, 6302 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions-

Digitized by Google

kasse, 8396 Thlr. Unterhaltungskosten des Direktions-Gebäudes und des Mobiliars in demselben und 3624 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern.

263. Wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, wird der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben aber nicht entrichtet.

Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275a aufgeführt.

285. Im Betriebe waren ult. 1866 . . 61,87 Meilen überhaupt u. 63,07 M. im mittleren Jahresdurchschnitte,
ult. 1865 . . 61,78 „ „ „ 57,44 „ „ „ „ „
ult. 1866 also mehr 5,34 Meilen überhaupt u. 5,58 M. im mittleren Jahresdurchschnitte.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgehabten sind nicht notirt.

346—365. Im Jahre 1866 hat eine Verschmelzung der verschiedenen Pensions- und Krankenkassen stattgefunden, welchen durch Beschluß der General-Versammlung ein Zuschuß von 25 000 Thlrn. aus den Mitteln der Gesellschaft überwiesen wurde.

Außerdem besteht noch eine Sterbekasse mit einem Bestande von 1052 Thlrn. ult. 1866.

50. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) von Rendsburg über Oster-Ohrstedt nach Flensburg	10,50 Meilen,
2) von Oster-Ohrstedt nach Tönning	4,40 „
3) von der Nordschleswigschen Weiche (bei Flensburg) nach Woyens	7,75 „
nebst der am 2. Mai 1866 eröffneten Zweigbahn von Woyens nach Hadersleben	1,56 „
und der am 2. November desselben Jahres eröffneten Fortsetzung von Woyens bis zur Jütischen Grenze	2,16 „
zusammen	26,37 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt dieser Linien beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecken Woyens-Hadersleben resp. Jütische Grenze . . . . . 24,03 Meilen.

II. **Anlage-Kapital.** Das gesammte concessionirte Anlage-Kapital der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft beträgt 10 000 000 Thlr., zur Hälfte aus Stamm-Actien und zur Hälfte aus Prioritäts-Obligationen bestehend.

Nach den Bestimmungen eines am 4. August 1855 mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages übernimmt diese Gesellschaft den Betrieb der Schleswigschen Bahnen nach erfolgtem Ausbau derselben und hergestellter Bahnverbindung mit den Dänischen Bahnen bis Aarhuus. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verzinst die Schleswigschen Stamm-Actien mit 5 Proc. und die Prioritäts-Obligationen mit 4½ Proc. und amortisirt letztere nach einem vereinbarten Plane.

Von dem concessionirten Gesammt-Kapitale sind der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft unentgeldlich zur statutarischen Verwendung zu Gunsten der Schleswigschen Eisenbahn 1 000 000 Thlr. in Schleswigschen Stamm-Actien und 750 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen übergeben.

III. **Betriebsmittel.** Von den vorhandenen Lokomotiven wurden 2 der Klosterkrug-Schleswiger Zweigbahn-Gesellschaft übergeben. Vermehrt wurden die Betriebsmittel um 3 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 6 Güterwagen und 2 Schneepflüge.

IV. **Industrielle Anlagen.** In der Maschinenwerkstätte zu Flensburg wurden im Jahre 1866 durchschnittlich täglich 60 Arbeiter beschäftigt, welchen zusammen 14 444 Thlr. Arbeitslohn gezahlt wurde. Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnete sich pro 1866 auf 15 551 Thlr.

V. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse** besteht nicht, wohl aber eine Kranken- und Sterbe-Kasse, der beizutreten jeder Angestellte verpflichtet ist, und welche ihren Mitgliedern für sich und ihre Angehörigen in Krankheitsfällen ärztliche Hülfe und Medizin, in Todesfällen Hülfe zur Bestreitung der Beerdigungskosten und den Mitgliedern selbst in Krankheitsfällen eine wöchentliche Unterstützung gewährt. Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungsjahre vom 1. April 1866 bis 31. März 1867 . . . 548, welche an Beiträgen und Eintrittsgeldern 2252 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1867 mit einem Bestande von 2145 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken fand an folgenden Tagen statt:
am 25. Oktober 1854 Rendsburg-Flensburg nebst Zweigbahn von Oster-Ohrstedt nach Tönning,
„ 15. April 1864 von der Nordschleswigschen Weiche (bei Flensburg) bis Rothenkrug provisorisch (und ohne Zwischenstationen),
„ 1. Oktober 1864 von Rothenkrug nach Woyens (ohne Zwischenstationen),
„ 2. Mai 1866 von der Nordschleswigschen Weiche bis Woyens mit der Zweigbahn Woyens-Hadersleben (mit Zwischenstationen),
„ 2. November 1866 von Woyens nach der Jütischen Grenze.
Die Zweigbahn Tingleff-Tondern (3,43 M.) wurde am 26. Juni 1867 dem Betriebe übergeben.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

86. Die hier aufgeführte Summe ist die für die vollendeten Linien an die Bauunternehmer gezahlte Rate und deshalb nur annähernd richtig (siehe vorstehende Erläuterung).

Digitized by Google

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln rc. 850 Thlr. pro englische Meile verwendet.

126b. Das hier aufgeführte Quantum Holz ist zusammen mit den in Kol. 128a und 130c notirten Quantitäten Coaks und Kohlen verbraucht worden.

140. Dieser Procentsatz ist nur annähernd richtig, weil die Anzahl der von den beförderten Militair-Personen zurückgelegten Meilen nur theilweise notirt wird. (Siehe Erläuterung zu Kol. 162 u. 180c.)

141. Die eigenen Postwagen haben auf der eigenen Bahn 17 448 und auf fremden Bahnen 9326 Achsmeilen zurückgelegt. Außerdem haben fremde Postwagen 20 838 Achsmeilen zurückgelegt, welche in Kol. 153 mit aufgeführt sind.

Die von den Personenwagen mit Postcoupée's zurückgelegten 57 454 Meilen sind in Kol. 138a enthalten.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

162 u. 180c. Die zu ermäßigten Fahrpreisen und die mit Militair Billets beförderten Personen sind unter den mit gewöhnlichen Billets beförderten mitenthalten. Dagegen sind die auf Requisition beförderten Militairs resp. die von denselben zurückgelegten Meilen nicht notirt worden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

169 u. 183b. Auf der Strecke von Flensburg nach der Jütländischen Grenze resp. nach Hadersleben sind 5113 Ctr. Postgüter befördert worden, welche 12 333 Centnermeilen zurückgelegt haben. Das Gewicht der auf den übrigen Strecken beförderten Postgüter wird nicht notirt.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

208. Für die auf der Strecke von Flensburg bis zur Jütländischen Grenze resp. Hadersleben beförderten 5113 Ctr. Postgüter sind eingenommen . . . . . 617 Thlr.
Die Einnahme für die übrigen mit Post- resp. Personenwagen beförderten Postgüter beträgt 17 406 „
und die Vergütigung für die der Feldpost gestellten Güterwagen (42 Meilen) . . . . 49 „
zusammen 18 072 Thlr.,
wie hier angegeben.

219. Hierin sind 27 304 Thlr. Einnahmen für Militair-Personen- und Güterbeförderungen enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag mußte die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zuschießen. (Siehe ad II dieses Berichts.)

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Gesellschaft den Betrieb erst am 25. Oktober 1865 übernommen hat und die Betriebs-Rechnungen pro 1854—1865 in den Händen der früheren Pächter verblieben sind.

51. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt

1) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel(Mainz)-Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen,
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,27 „
2) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,48 „
zusammen 6,72 Meilen.

II. **Betrieb.** In Folge der am 16. Juli 1866 Abends eingetretenen militairischen Besetzung dieser Bahn mußte der Betrieb vom 17—21. Juli eingestellt werden. Von letzterem Tage ab wurde derselbe zwischen Frankfurt und Hattersheim wieder aufgenommen, welcher theilweise Betrieb am 15. August bis Hochheim ausgedehnt wurde. In der Zwischenzeit ist die Bahn für militairische Zwecke stark benutzt worden. Erst am 26. August Mittags konnte der Betrieb auf der ganzen Bahn wieder stattfinden.

Auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde ähnlich wie im Vorjahre der Betrieb am 21. April eröffnet und Ende Oktober wieder eingestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnorts Diäten.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf . .	2,08 Meilen,	von Frankfurt nach der Einmündungsstelle der Nassauischen Bahn auf . .	5,01 Meilen,
„ Höchst „ Soden „ . .	0,3 „		
„ Frankfurt „ Castel „ . .	4,5 „	von Frankfurt nach Biebrich . . .	5,10 „
		„ „ „ Wiesbaden . .	5,60 „

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 849 995 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

88c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

Digitized by Google

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 Fl. Rh.)
zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren bis ult. 1866 durch Rückzahlung getilgt:
a) von der Anleihe à 285 714 Thlr. . . . . 92 285 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 12 571 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl. Rh.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1866 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 77—86 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 86.) Hiervon sind aus den Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:
a) in den früheren Jahren bis Ende 1865 . . . . . 397 155 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1866 . . . . . 65 844 „
zusammen 462 999 Thlr.

117. Die vorhandenen Arbeitswagen sind alte Wagen ohne Inventarwerth.

119. Ebenso sind die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

123b. Hierin sind auch die gemischten Züge enthalten.

124. In den auf der Hauptbahn coursirenden Zügen waren durchschnittlich 31,2 Wagen-Achsen und in denjenigen der Zweigbahn Höchst-Soden 10,7 Achsen vorhanden.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 158—160) enthalten. Militairs wurden im Jahre 1866 . . 46 720 befördert.

172. Hierin sind auch andere in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

201e. Dies sind Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 3139 Thlr. Einnahmen der Traject-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 1000 Thlr., welche der Staat als Zuschuß zu den Betriebskosten der Höchst-Sodener Zweigbahn zu leisten hatte, enthalten.

230. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

238. Desgl. sind hierin 3239 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 13 271 Thlr. Kosten der Traject-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 37 399 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

281—284. Für die Höchst-Sodener Zweigbahn ist ein besonderer Erneuerungsfonds vorhanden; es beziehen sich die hier aufgeführten Summen aber auf beide Fonds. Getrennt würden dieselben betragen:

		bei der Hauptbahn	bei der Zweigbahn	Zusammen
Kol. 281.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865 . .	154 337 Thlr.	4790 Thlr.	159 127 Thlr.
„ 282.	Einlagen pro 1866 (Kol. 273b)	47 833 „	— „	52 369 „
	sonstige Einnahmen pro 1866	4345 „	191 „	
„ 283.	Ausgabe pro 1866			
	a) für Bahnanlagen	19 502 „	543 „	20 045 „
	b) für Betriebsmittel	42 371 „	3427 „	45 798 „
„ 284.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866 . .	144 642 „	1011 „	145 653 „

52a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:
1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von . . . . . 25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig . . . . . 4,18 „
b) Weißenfels-Gera . . . . . 7,22 „
zusammen 37,26 Meilen.
Die Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt von . . . . . 1,32 „
befand sich im Jahre 1866 im Bau. Die Bauarbeiten sind auch während des Krieges fortgesetzt worden, so daß diese Zweigbahn am 16. Mai 1867 dem Betriebe übergeben werden konnte.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werra-Bahn zu leiten.
Ferner besorgt die Thüringische Bahn den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach den Steinsalzbergwerken bei Ilversgehofen.

III. **Betriebs-Störungen.** Vom 23. Juni 1866 ab war die Hauptbahn nur noch zwischen Erfurt und Halle im regelmäßigen Betriebe, während auf der Strecke Erfurt-Gerstungen, in Folge der Bewegung der Hannoverschen

Digitized by Google

Armee nach Eisenach hin, der öffentliche Verkehr eingestellt werden mußte. Am 24. Juni wurde die Bahn von Hannoverschen Truppen durch Aufnahme von Schienen auf der Strecke zwischen Gröttstedt und Eisenach unfahrbar gemacht. Die Wiederherstellung erfolgte zwar schon bis zum 26. Juni, wegen der kriegerischen Operationen in Thüringen konnte aber der regelmäßige Betrieb erst vom 7. Juli ab bis Gerstungen wieder aufgenommen werden. Vom 26. Juni bis 6. Juli wurde die Bahnstrecke zu bedeutenden Truppen-Transporten benutzt. Die wirkliche Unfahrbarkeit hat daher nur 2 Tage, die Unterbrechung des öffentlichen Verkehrs aber 14 Tage gedauert.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden 8 neue Lokomotiven von v. Maffei in Hirschau bei München beschafft, dagegen 4 alte Maschinen ausrangirt.

Die Zahl der Personenwagen ist um 8, die Zahl der Sitzplätze um 384 erhöht worden.

Ferner wurden 200 vierrädrige offene und 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen, sowie 4 sechsrädrige Langholzwagen neu beschafft, dagegen sind 25 ältere Güterwagen zu Kieswagen umgeändert, 1 Güterwagen ist ausrangirt und verkauft worden. Die Zahl der Gepäck- und Güterwagen hat daher um 228 Stück und die Ladungsfähigkeit um 48 380 Z.-Ctr. zugenommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals aufgeführt.

90. Außer den aus der Betriebskasse zur Vervollständigung der Bahnanlagen verwendeten Summen sind noch 339 259 Thlr. zur Vermehrung der Transportmittel aus dem Reservefonds verausgabt worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Personenwagen, sowie 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

121 u. 122. Die Lokomotiven der Thüringischen Bahn haben auf fremden Bahnen 798 Meilen, fremde Lokomotiven dagegen auf der Thüringischen Bahn 199 Meilen zurückgelegt. Diese Leistungen sind in den angegebenen Summen von 259 035 und resp. 239 765 Meilen nicht aufgenommen worden.

123. Die Zahl der abgelassenen Züge erscheint im Jahre 1866 bedeutend größer als im Vorjahre, weil früher die correspondirenden Züge der Zweigbahnen mit denen der Stammbahn zusammengefaßt gerechnet wurden, wogegen jetzt die Züge der Zweigbahnen selbstständig durchgeführt und deshalb auch besonders gezählt werden.

140 u. 146. Von den Militair-Personen ist eine große Anzahl, welche sich jedoch nicht ermitteln ließ, in Güterwagen befördert worden. Die Ausnutzung der Personenwagen ist daher in Wirklichkeit geringer, die der Güterwagen aber etwas größer gewesen, als hier angegeben.

169. Die Postverwaltung zahlt für die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter eine Aversionalsumme. Das Transportquantum ist daher wie in den Vorjahren angenommen worden.

224. Von dieser Summe sind 137 410 Thlr. als Beitrag für Erneuerungen dem Erneuerungsfonds überwiesen.

238. Diese Summe enthält auch die Kosten für Heizung der Vorwärmer von 4935 Thlrn.

244. Ebenso sind hierin 68 673 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

246. Diese Ausgaben enthalten auch die dem Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge, und zwar 59 714 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 14 947 Thlr. für die der Personenwagen und 57 078 Thlr. für die der Lastwagen.

270a. Hierin sind auch die Kosten für Einlösung der Zinscoupons, sowie für die Convertirung der Anleihen enthalten.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Betriebsjahr 1865, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1866 bezahlt wurde.

345. Ueber die Betriebsstörungen ist das Nähere auf III. dieses Berichtes mitgetheilt.

52b. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

Den Betrieb der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Es umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg . . . . . 17,28 Meilen,
und die Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg . . . . . 2,64 „
zusammen 19,92 Meilen.

Außerdem hat die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,72 „
pachtweise übernommen, mithin im Betriebe . . . . . 22,64 Meilen.

III. **Betrieb.** Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 haben die Werrabahn außerordentlich hart betroffen. Am 20. Juni wurde in Folge militairischer Maßregeln der Betrieb auf der ganzen Hauptbahn von Eisenach bis Lichtenfels eingestellt und für die Strecke Eisenach-Coburg erst am 18. Juli, auf der Strecke Coburg-Lichtenfels aber erst am 7. August wieder eröffnet. Auch die Betriebsmittel waren mit Beschlag belegt und abgeführt.

Die Zweigbahn Coburg-Sonneberg wurde von den kriegerischen Ereignissen weniger berührt und war nur in

Digitized by Google

den Tagen vom 6. bis 11. Juli außer Betrieb. Allein es war auch hier, so lange die Hauptbahn außer Thätigkeit stand, kein Verkehr vorhanden; es mußten 2 Züge eingestellt werden, die dann erst am 18. Juli wieder eingelegt wurden.

Gleichzeitig mit der Betriebs-Einstellung ist auch die Bahn an verschiedenen Stellen aufgebrochen und unfahrbar gemacht. Ebenso ist die Telegraphen-Anlage unbrauchbar gemacht worden und verschiedene Apparate gänzlich zerstört.

Während der obenerwähnten Betriebseinstellung wurde die Bahn zwar zum Zwecke verschiedener Militair-Transporte hergestellt, nach Ausführung derselben aber auch wieder zerstört.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 25 bedeckte Güterwagen vermehrt. Die Kosten derselben sind aus dem Reservefonds bestritten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt, das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

244. In dieser Summe sind auch die Kosten für die Güter-An- und Abfuhr enthalten.

248. Ebenso enthält diese Summe die Kosten für Beleuchtung der Betriebslokale.

270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8 000 000 Thlrn. nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 140 562 Thlr. (gegen 113 900 Thlr. im Vorjahre) zuschießen, so daß in den Kol. 270—276 der Tabellen 201 174 + 1536 + 140 562 = 343 272 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

345. Wie bereits ad III. dieses Berichts angeführt, war der Betrieb unterbrochen

auf der Strecke	Eisenach-Coburg	29	Tage,
„ „	Coburg-Sonneberg	6	„
„ „	Coburg-Lichtenfels	49	„

53. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Eisenbahn leitet der aus 11 wirklichen und 4 stellvertretenden Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath, dessen Domizil Tilsit ist, woselbst sich auch die Oberbeamten, das Central-Büreau, die Kontrole, die Hauptkasse und die Materialien-Verwaltung befinden.

Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor übertragen, während der Spezial-Direktor die Leitung des Central-Büreaus, der Kontrole und die Geschäfte eines Ober-Güter-Verwalters und Kassen-Revisors versieht.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte die im Vorjahre dem Betriebe übergebene Linie von Tilsit nach Insterburg

von . . . . . 7,16 Meilen.

Die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von . . . . . 0,075 „

befand sich im Jahre 1866 noch im Bau und konnte erst im Frühjahre 1867 dem Betriebe übergeben werden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

76. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bauttel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

86. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

178a. Hiernnter befinden sich 857 Militair-Pferde.

215a. Dies sind die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Militair-Pferde, diejenige für die übrigen Pferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

219. In dieser Summe sind 20 066 Thlr. Miethe für verliehene Lokomotiven und Wagen enthalten.

226. Ebenso in dieser Summe 332 Thlr. für Unterhaltung der Perrons, Rampen, Pflasterungen ꝛc.

230. Es wurden nur für 3 Weichenwärter-Buden nach Bedürfniß Kohlen zum Heizen verabreicht. Die Bahnwärter erhielten theilweise eine extraordinäre Unterstützung für Beschaffung von Heizmaterial.

Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stations-Gebäude, Perrons, Vorplätze ꝛc., der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Jahre 1865 nur 6½ Monate im Betriebe war.

Digitized by Google

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Aussig nach Teplitz von . . . . . 2,42 Meilen,
und 14 von derselben sich abzweigende Kohlenbahnen von zusammen . . . . . 1,10 „
auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet.

Zusammen 3,52 Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Teplitz nach Dux von . . . . . 1,34 „
wurde am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben, wogegen sich die Strecke Dux-Komotau noch im Bau befand.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 auf 8 Wochen gänzlich eingestellt gewesen und konnte nach dessen Wiedereröffnung während 14 Tagen nur in beschränkter Weise stattfinden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15b. An diesem Tage wurde die Hauptbahn eröffnet. Die Zweigbahnen wurden später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864 u. 1865 dem Betriebe übergeben.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,42 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

156. Von der hier aufgeführten Wagenmiethe kommen 1780 Thlr. in früheren Jahren zu viel gezahlte in Abzug, so daß pro 1866 in Wirklichkeit nur 3154 Thlr. gezahlt sind.

171a u. 174. Hierin sind 2302 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a).

246d. In dieser Summe sind 200 Thlr. Feuerversicherungs-Prämien der Betriebsmittel enthalten.

248. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Betriebslokale und Signale.

271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Stenern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

55. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat im Jahre 1866 eine Veränderung nicht erlitten. Es umfaßte wie in den Vorjahren
a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . 24,45 Meilen,
b) die Zweigbahn von Ehrast nach Radnitz . . . . . 1,32 „
zusammen 25,77 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gegen 4½ Proc. des Bankapitals gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde . . . . . 0,49 „
mithin im Betriebe 26,66 Meilen.

II. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 während 39 Tagen eingestellt gewesen. In der Zeit vom 4. bis 14. September war derselbe auf einen Personenzug täglich beschränkt.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** besteht noch eine Krankenkasse, über welche S. 174 der Statistik pro 1865 das Nähere mitgetheilt ist. Diese schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 5728 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77—86. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt ist.

102b. Hierin sind 2 Postwagen enthalten.

163. Außerdem wurden noch 8 Militair-Extrazüge befördert.

165. Hierin sind 30324 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

170a u. c u. 174. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere, wovon 1467 Ctr. Equipagen und 51422 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert und 128 Ctr. Equipagen und 1 Ctr. Thiere im direkten Verkehre angekommen sind. (Siehe Kol. 177—179).

177a u. c u. 178a. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Pferden wurden befördert:
mit Personenzügen . 7 Equipagen und . . . 66 Pferde,
„ Güterzügen . . 42 „ „ . . . 208 „
„ Militairzügen 1691 Wagen u. Geschütze und 10613 „

201c. Hierin sind 2239 Thlr. für 8 Militair-Extrazüge enthalten.

204. Ebenso in dieser Summe die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten 7 Equipagen und 66 Pferde, welche nicht besonders notirt ist.

215a. Für die im Güterverkehre beförderten Pferde sind 653 Thlr. und für die Militair-Pferde 26222 Thlr. eingenommen.

Digitized by Google

231. Hiervon sind 3000 Thlr. Feuerversicherungs-Prämie, 5936 Thlr. Grund- und Gebäudesteuer und 2796 Thlr. Erwerbsteuer nebst Zuschlägen.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,5 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich: 5 Proc. Zinsen von 16 000 000 Thlr. . . . . 800 000 Thlr.
0,5 „ zur Amortisation . . . . . 32 000 „
zusammen 832 000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 551 810 „
weshalb der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie . . . . . 280 190 „
gegen 110 562 Thlr. im Vorjahre zuschießen mußte.

292 u. 295. Wird die „Bahnbetriebs-Einkommensteuer", welche im Jahre 1865 . . . 12 233 Thlr. betrug, den Ausgaben und nicht dem Ueberschusse hinzugerechnet, dann haben die Ausgaben im Jahre 1866 76 379 Thlr. = 16,88 Proc. und pro Meile Bahnlänge 2865 Thlr. mehr, der Ueberschuß des Jahres 1866 dagegen 169 628 Thlr. = 23,81 Proc. und 6363 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als im Jahre 1865.

56. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Betrieb.** In Folge der im Jahre 1866 eingetretenen Kriegs-Ereignisse wurde der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Verwaltung von der k. k. Oesterreichischen Militairbehörde aufgegeben: ihre sämmtlichen Betriebsmittel nach südlicher Richtung (Ungarn) forttransportiren zu lassen, worauf der Betrieb während der Periode vom 11. Juli bis 7. August gänzlich eingestellt gewesen ist. Vom 8. bis 28. August wurde ein beschränkter Kohlen-Verkehr mit fremden Betriebsmitteln ausgeführt. Die eigenen Betriebsmittel gelangten am 28. August zurück und vom 1. September ab konnte wieder ein regelmäßiger Betrieb eingeführt werden.

II. **Neue Bahnlinien.** In der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Brünn-Rossitzer Eisenbahn vom 11. November 1867 wurde die Fortsetzung der Bahn von Tetschitz über Znaim nach Maißau beschlossen und bei der Staatsregierung einige Begünstigungen und Zugeständnisse nachgesucht. Letztere wurden in unzureichendem Maße bewilligt, die Verwaltung von der Staatsregierung aber eingeladen, an Verhandlungen mit der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Theil zu nehmen, welche die Fortsetzung der Brünn-Rossitzer Bahn in der oben angegebenen Richtung zum Gegenstande haben sollten.

Diese Verhandlungen wurden gepflogen und fanden in einem am 1. Dezember 1866 zwischen der Staats-Regierung, der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Verwaltung und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Uebereinkommen ihren Abschluß dahin:

Der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wien über Laa zum Anschlusse an die Brünn-Rossitzer Eisenbahn mit einem Flügel nach Znaim und event. zum Anschlusse an die Kaiser Franz-Josefs-Bahn ertheilt, wogegen die Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft auf die ihr ertheilte Concession der Linie Tetschitz-Znaim-Maißau verzichtet, ihr dagegen aber die in der Concessions-Urkunde für die eben bezeichnete Linie zugestandenen Begünstigungen auch für die Folge zugestanden werden. Diese Begünstigungen bestehen in der Verlängerung der Concession bis ult. Dezember 1965, Feststellung der Tarifsätze und Gewährleistung eines Reinertrages von 175 000 Fl. in Silber, nachdem auf die Vervollständigung der Bahn-Anlagen nach 300 000 Fl. als verwendet nachgewiesen sind.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der 0,65 Meilen langen Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

121b u. 122. Diese 203 Meilen sind von fremden Lokomotiven auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn zurückgelegt worden. Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen liegen daher 4711 + 203 = 4914 Nutzmeilen zu Grunde.

125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile weit höher ist, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

138b, 142b, 144b, 148, 150—153. Die von den Wagen während ihrer Abwesenheit (siehe ad 1 dieses Berichts) zurückgelegten Achsmeilen können nicht angegeben werden, weil hierüber Nachrichten nicht vorhanden sind.

165. Außerdem wurden noch 50 Ctr. Militair-Effekten befördert.

171a—c u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind
a) im Binnenverkehre befördert . . . 1234 Ctr.,
b) im direkten Verkehre aufgegeben . . 1593 „
c) „ „ „ angekommen . 679 „
zusammen . 3506 Ctr., welche in Kol. 179a mitenthalten sind.

177c. Hierunter befinden sich 166 Militair-Fahrzeuge.

178. Dies sind Militair-Pferde.

Digitized by Google

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

215. Dies ist die Einnahme für die Militair-Fahrzeuge und Pferde.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Wartesäle und die Kosten der Beleuchtung der Stationsplätze.

246d. Dies sind die Erhaltungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

270a. Hierin sind auch 4009 Thlr. Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

293 u. 295. Bei der Vergleichung der Ausgaben und des Ueberschusses mit denen des Vorjahres sind die in Kol. 250 der Ausgaben des Jahres 1865 enthaltenen 10 083 Thlr. Steuern bei den Ausgaben ab- und bei dem Ueberschusse angesetzt worden, so daß erstere 89 078 Thlr. und letzterer 107 708 Thlr. betragen haben würde.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden gezahlt: im Jahre 1866 4 und im Vorjahre 6 Procent Zinsen.

346—365. Außer der Pensionskasse ist noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter vorhanden, welcher ult. 1866 mit einem Bestande von 874 Thlrn. abschloß.

57. Buschtéhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) Die Lokomotivbahnen:

a) Kralup-Kladno nebst der 0,9 Meilen langen Kohlenzweigbahn von dem Franz-Schacht zum Pruhon-Schacht von 3,12 Meilen.

Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtéhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,61 „

zusammen 4,14 Meilen;

b) die im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaute Pferdebahnstrecke Prag-Weßwßka von 3,26 „

2) die Pferdebahn Weßwßka-Lana resp. Pine von . . . 4,20 „

Ueberhaupt 11,40 Meilen.

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Weßwßka-Lanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren. Die transportirten Güter über die Kladno-Weßwßlaer Verbindungsbahn sind ebenso wie in den Vorjahren nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

III. Der **Betrieb** ist in Folge des kriegerischen Ereignisse vom 1. Juli bis 13. August 1866 eingestellt gewesen. Vom 13. bis 30. August konnte derselbe nur in beschränktem Umfange ausgeführt werden.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 1 Personenwagen (IV. Klasse) und 14 Kohlenwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 5154 Thlrn. und ein Arbeiter-Krankenfonds mit einem Bestande von 949 Thlrn. ult. 1866.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtéhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtéhrader Bahn benutzt.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

58. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Kralau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg . . . . . 45,45 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka . . . . . 0,71 „

b) Podleze-Niepolomice . . . . . 0,45 „

zusammen 46,81 Meilen.

Die im Betriebe befindliche Strecke Kralau-Debica mit den beiden Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow sind vom Staate für die Summe von 9761 445 Thlrn. (in Kol. 86 mitenthalten) übernommen worden. Auf diese Summe waren bis ult. 1865 bezahlt 4 222 065 Thlr., am 2. Januar 1867 wurden 923 230 Thlr. bezahlt und es blieben noch 4 616 150 Thlr. zu zahlen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Hierin sind 740 000 Thlr. Coursverlust bei Begebung der 10 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen enthalten.

Digitized by Google

125. Das zum Anheizen verwendete Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto 0,091 Cbfß. und netto 0,016 Cbfß. Holz verbraucht worden. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

165. Dies ist das Reisegepäck der Civil Personen. Militair-Effekten wurden 4520 Ctr. befördert.

171 u. 174. In diesen Summen ist auch das Gewicht der mit den Güterzügen beförderten Thiere enthalten.

Davon sind a) im Binnenverkehre befördert . . . . . 109 701 Z. Ctr.
b) im directen Verkehre aufgegeben . . . . . 594 867 „
c) „ „ „ angekommen . . . . . 46 068 „
zusammen 750 636 Z. Ctr.,

wie in Kol. 179a und b angegeben.

177 u. 178a. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Pferden sind befördert worden:
mit Personenzügen: 6 Equipagen und 43 Pferde,
mit Güterzügen: 138 Equipagen, 723 andere Fahrzeuge und 3131 Pferde,
mit Militairzügen: 567 Wagen und Kanonen und 4123 Pferde.

193. Excl. der Militairs würden pro Person und Meile 4,79 Sgr. eingenommen sein.

204. Hiervon kommen 21711 Thlr auf Einnahmen für das beförderte Reisegepäck der Civilpersonen, 6 Equipagen und 43 Pferde und 32261 Thlr. für die beförderten 4520 Ctr. Militair Effekten, 567 Wagen ꝛc. und 4123 Pferde.

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsplätze und Wärterhäuser.

234. Hierin sind 9931 Thlr. Vergütigung an die Kaiser Ferdinands Nordbahn für den technischen Stationsdienst in Krakau und 23795 Thlr. für Assekuranz Prämien und Vergütigung für Erhaltung der Stations-Gebäude in Krakau enthalten.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten.

270b. Es wurden amortisirt: 238 Prioritäts-Obligationen à 200 Thlr. und 76 Stamm Actien à 140 Thlr., für welche der hier aufgeführte Betrag (einschließlich des Agio's) gezahlt wurde.

278. Der Coursunterschied der Effekten des Reservefonds ult. 1866 betrug gegen denjenigen des Vorjahres 16161 Thlr., welche nach dem Oesterreichischen Handelsgesetze dem betreffenden Fonds zuzuschreiben und deshalb hierin mitenthalten sind.

59. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthume der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11638 12/10 Stück zum Werthe von 1551776 Thlrn. ausgegeben, 2849 9/10 Stück zum Werthe von 382726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

88c. Ende 1866 waren von diesen Prioritäts-Obligationen 8500 Thlr. amortisirt.

121c. Dies sind die als vorgelegte Reservemaschinen und beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche daher in die Nutzmeilen-Anzahl (Kol. 122) nicht aufgenommen sind.

144b. Die von den Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Meilen sind nur annähernd richtig, weil eine genaue Notirung derselben während der Kriegsperiode nicht erfolgen konnte.

164b u. c u. 173b u. c. Zwischen der Graz-Köflacher und der Südbahn findet weder für Personen noch für Güter ein directer Verkehr statt. Zur Erleichterung der übergehenden Frachten stehen nur die Bahnämter der Grenzstation Graz mit einander in Verbindung.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. (Siehe Kol. 178 u. 179.)

244. In dieser Summe sind auch die Löhnungen der Wagenschieber, Thor-, Nacht- und Wechselwärter enthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

60. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linie von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen,
wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,43 „
an die Preuß. Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . 80,34 Meilen.

Digitized by Google

II. **Bahn-Anlagen.** Die im Jahre 1866 ausgeführten Vervollständigungs-Bauten beschränkten sich auf die Herstellung kleinerer Objekte, Erweiterung einiger Stationsplätze, Auswechselung von Schienen mit stärkerem Profile in mehreren Stationen und auf die Vollendung des im Vorjahre begonnenen Baues der Heizhäuser in Mähr. Ostrau und des Petroleum-Magazins in Wien.

III. **Betriebsmittel.** Die Zahl der im Vorjahre mit 216 nachgewiesenen Lokomotiven wurde um 6 Stück vermehrt. 6 Lastzugs- und 3 Personenzugs-Maschinen wurden reconstruirt und mit Kesseln aus Bessemer Blech versehen. Sodann wurden 50 vierrädrige bedeckte Lastwagen V. Klasse mit 200 Ctrn. Tragfähigkeit in der eigenen Werkstätte gebaut, 35 vierrädrige Bremswagen V. Klasse mit 110 Ctr. Tragfähigkeit in Packmeisterwagen umgebaut, für Militair-Transporte 584 Wagen V. Klasse und Pferde-Transporte 370 Wagen IV. u. V. Klasse neu eingerichtet und zum Transporte Schwerverwundeter 8 Wagen V. Klasse mit zweckentsprechender Einrichtung versehen.

Dagegen wurden wegen erlittener Beschädigungen und aus Sicherheits-Rücksichten für den Betrieb 176 Stück div. Güterwagen aus dem Verkehre gezogen.

VI. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse mehrfach unterbrochen gewesen. Für einzelne Strecken betragen die Unterbrechungen bis zu 55 Tagen; die ganze Bahn war vollständig 15 Tage ohne Verkehr. Sämmtliche Verkehrs-Unterbrechungen der einzelnen Strecken, auf die ganze Bahnlänge reducirt, geben eine mittlere Dauer der Unterbrechung von 35,8 Tagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

88c. Von den Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1866 . . 2306780 Thlr. amortisirt, so daß noch 12928220 Thlr. zu verzinsen sind.

100a. Hierin sind 10 eigene Postwagen enthalten; die außerdem in Verwendung stehenden 8rädrigen Postwagen sind Eigenthum des Staats.

102a u. b. Von den hier aufgeführten wurden ca. 100 offene und ca. 40 bedeckte Wagen älterer Gattung als Arbeitswagen verwendet.

141. Dies sind die von den ärarischen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen, welche bei Kol. 148 außer Ansatz geblieben sind.

142a. Dagegen sind die von den eigenen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen hierin mitenthalten.

165. Hierin sind 44 117 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

171 u. 174. Das in diesen Summen enthaltene Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere beträgt 2 408 767 Ctr. Davon sind

568 953 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
231 336 „ „ direkten Verkehre abgefandt,
1 426 358 „ „ „ „ angekommen und
182 120 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Außerdem ist in diesen Summen das Gewicht der mit den Güterzügen zu Kriegszwecken beförderten

1509 Wagen und Geschütze mit . . . . . 51 944 Ctrn.,
1753 Pferde mit . . . . . 22 153 „
6249 Ochsen mit . . . . . 43 900 „ enthalten.

177c u. 178. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Thieren sind befördert:
mit Güterzügen: 1509 Wagen und Geschütze, 1753 Militair- und 13 366 andere Pferde, 6249 Ochsen für das Militair und 1 074 587 Stück Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere für Private;
mit besonderen Militair-Zügen: 9324 Wagen und Geschütze (Gewicht 186 480 Ctr.), 69 593 Pferde (Gewicht 417 558 Ctr.) und 2559 Ochsen (Gewicht 15 354 Ctr.).

179a. Dies ist das Gewicht der für Private beförderten 13 336 Pferde und 1 074 587 Stück Rindvieh ꝛc., dasjenige der beförderten Militair-Pferde ꝛc. ist in den vorstehenden Erläuterungen zu Kol. 171 ꝛc. u. 177 ꝛc. ersichtlich gemacht.

192a. Einschließlich des Gepäcks ꝛc.

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit besonderen Militairzügen beförderten 9324 Wagen und Geschütze, 69 593 Pferde und 2559 Ochsen enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 177c.)

214a u. 215. Dagegen ist in diesen Summen die Einnahme für die mit Güterzügen beförderten Wagen, Geschütze und Pferde ꝛc. enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol 171 ꝛc. u. 177 ꝛc.)

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den übrigen Ausgaben enthalten, sie betragen: für die Bahnerhaltung 19 837 Thlr., für den Stationsdienst 17 165 Thlr., für die Zugförderung 6708 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1405 Thlr., zusammen 45 175 Thlr.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 7 653 913 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Gruben
revier von . . . . . 109 044 „
so daß in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen sind . . . . . 7 762 957 Thlr.

345. Dies ist die durchschnittliche Dauer der Unterbrechung. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

Digitized by Google

61. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Tafelde umfaßt:

1) Die Lokomotivbahnen, und zwar

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg		42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze		0,73 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, es verbleiben mithin im eigenen Betriebe		41,62 Meilen,
b) die Verbindungsbahn Penzig-Heydendorf		0,74 „
c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau	10,52 Meilen	
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau	0,21 „	
		10,73 „
zusammen		53,11 Meilen,
d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden		3,47 „
Auf vorstehende		56,93 Meilen

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) Die Pferdebahn Linz-Budweis	17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30 Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich: 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 550 Ztr. Ladefähigkeit, 316 offene, 40 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 8 achträdrige offene, zusammen 365 Lastwagen mit 19580 Ztr. Ladefähigkeit, 36 vierrädrige Arbeitswagen mit 1440 Ztr. Ladefähigkeit, 2 Schneepflüge und 2 Traisinen.

III. Die außer der **Beamten-Pensionskasse** (Nol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 22180 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Nol. **a. Lokomotivbahn.**

76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

77. Hiervon kommen 190626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

88c. Bis ult. 1866 waren 2555767 Thlr. Prioritäts-Obligationen amortisirt.

89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich auf das ganze concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Nol. 76).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 104d, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Ztr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¾ Zoll.

113 u. 116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn, diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, weil die hierzu erforderlichen Notizen nicht vorhanden sind. Den Durchschnittsberechnungen pro Meile liegen deshalb 53,11 Meilen zu Grunde.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum Steinkohlen seinem Brennwerthe nach auf Braunkohlen reducirt; es repräsentiren daher die hier aufgeführten 16,10 Ztr.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Braunkohlen.

162, 165, 177c u. 178a. Die Militair-Transporte umfaßten: 374434 Personen, 44057 Ctr. Gepäck, 5604 Fuhrwerke und Geschütze und 25188 Pferde, welche in den hier aufgeführten Summen mitenthalten sind.

201e, 204, 214c u. 215a. Hierin sind die Einnahmen für die in der vorstehenden Erläuterung aufgeführten Militair-Transporte enthalten, und zwar: für Personen 392097 Thlr., für Reisegepäck 7003 Thlr., für Fahrzeuge 44812 Thlr. u. für Pferde 46339 Thlr.

227. Von dieser Summe kommen

auf Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwärter	8520 Thlr.,
„ den contractlichen Beitrag für Benutzung der Staats-Telegraphen-Leitung	1426 „
„ Erhaltung der Batterien, Apparate, Signal-Glocken, Drähte ꝛc.	8030 „
„ Erhaltung der optischen Signale längs der Bahn und an den Weichen	1571 „
„ Beleuchtung der Signallaternen längs der Bahn	4004 „
zusammen	23551 Thlr.

234. Hierin sind 11217 Thlr. Kosten enthalten, welche in Folge der Kriegs-Ereignisse entstanden sind.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die Arbeitslöhne sind in Nol. 237 mitenthalten.

243. Hier sind nur die Kosten der Beleuchtung der Wagen aufgeführt, diejenigen der Beleuchtung der Lokomotiven sind in Nol. 239 enthalten.

Digitized by Google

252. In dieser Summe sind 6870 Thlr. Miethe enthalten, welche für fremde Pferde zum Transporte der Güter zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt worden sind.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

272. Der Ueberschuß reichte zur vollständigen Bezahlung des vom Staate mit 5 Proc. Zinsen garantirten Anlage-Kapitals nicht aus, weshalb derselbe den fehlenden Betrag zuschießen mußte.

Zu Kol. b. **Pferdebahn.**

77—85. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautheilen nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

86. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn gezahlte Summe.

102e. Dies sind 25 Bauholz- und 4 Fourragewagen.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

170b u. 173b. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

232. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Schneepflüge enthalten.

237. Ebenso hier die Löhne der Kutscher und Transportknechte.

245. Von dieser Summe kommen:

a)	auf die Fütterungskosten der Pferde	54 056 Thlr.
b)	„ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2091 „
c)	„ Miethe für fremde Pferde	11 901 „
d)	„ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	3624 „
e)	„ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	3149 „
f)	„ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	10 022 „
g)	„ Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der sämmtlichen Werkzeuge	4935 „
	zusammen	89 778 Thlr.

252. Dies ist der Brückenzoll über die Donau bei Linz.

62. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1865 bis ult. November 1866.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1866 verwendete Kapital hier angegeben worden, welches sich in Folge Abschreibung von Inventar-Gegenständen um 72 Thlr. verringert hat.

125e. Dies ist die Anzahl der von Uszsög bis Mohacs abgelassenen Züge; auf der Strecke von den Gruben bei Fünfkirchen bis Uszsög betrug dieselbe in Folge der ungünstigen Steigungs-Verhältnisse 2196.

129. In Folge stattgefundener Umgestaltung einer Lokomotive zur Feuerung mit Fünfkirchener Kleinkohle wurden gegen Ende des Jahres die ersten Versuche mit dieser Feuerung bewerkstelligt.

135. Zur Ermittelung des Brennstoffs-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,₃₄₉ Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coals.

196. Mit Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse wurde bisher nur die Station Villany für den öffentlichen Depeschen-Verkehr bestimmt.

270. Hier sind die Zinsen und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt werden mußten.

282. Der Erneuerungsfonds hatte bisher nur die Bestimmung zu Erneuerungen ꝛc. der Betriebsmittel zu dienen. Im Jahre 1866 wurde diese Bestimmung auch auf die Erneuerungen der Schienen ausgedehnt und dem Fonds überwiesen:

für die Betriebsmittel	24 234 Thlr.
für die Schienen	7 513 „
zusammen	31 747 Thlr.,

wie hier angegeben.

Digitized by Google

346—365. Eine besondere Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist. Dagegen besteht ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1866 einen Bestand von 1879 Thlrn. hatte.

63. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Böhmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,81 Meilen.
Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,61 Meilen
nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Oravicza . . 5,54 „
zusammen . . . . . 92,15 „
Die Fortsetzung der vorerwähnten Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissava und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,53 Meilen wurde im Jahre 1866 ebenso wie in den Vorjahren ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,93 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien 175,39 Meilen
à 7532 Meter oder 174,15 Oesterr. Meilen à 7586 Meter.

II. Ueber die **anderweitigen Besitzungen der Gesellschaft** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 195, so wie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die Dampfschifffahrt wurde im Jahre 1866 mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 15 eisernen Schlepp- und 46 sonstigen Schiffen betrieben.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen als auch Bergwerke und sonstige Besitzungen der Gesellschaft, ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlr. concessionirt, wovon 53 333 333 Thlr. in Stamm-Actien und 53 333 333 Thlr. in Prioritäts-Obligationen bestehen.

Die von der Staats-Verwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,2 Proc. erstreckte sich ult. 1866 auf ein Kapital von 66 666 666 Thlrn.

Ueber die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 195 und die vorhergehenden Jahrgänge ebenfalls Näheres.

Die Vertheilung und Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals stellte sich ult. 1866 wie folgt:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen:

a) der nördlichen Linie	40 211 465	Thlr.
b) „ südöstlichen „	39 701 928	„
c) „ Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 265 475	„
d) „ Wien-Neu-Szönyer Linie	9 967 046	„
zusammen	93 145 914	Thlr.
2) Werth der ult. 1866 vorhandenen Bau- und Betriebsmaterialien	2 585 404	„
3) „ „ Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar	20 022 399	„
4) „ „ für die Dampfschifffahrt angeschafften Schiffe ꝛc.	346 845	„
5) „ „ übrigen Realitäten	462 976	„
6) Cassa und diverse Debitoren und Creditoren	5 608 592	„
7) Ausgaben für das neue Verbindungsnetz	470 269	„
Ueberhaupt	122 642 399	Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden im Jahre 1866 im Ganzen 1212 Current-Klafter „Manipulations-Geleise“ ausgeführt. Auf der südöstlichen Linie sind 616 Current-Klafter neue Geleise gelegt, darunter eine Vermehrung derselben in der Station Neudorf zur leichteren Kreuzung der Züge. Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurden 2863 Current-Klafter Schienen alten gegen solche des 21pfündigen (neuen) Systems ausgewechselt.

2) **Stationsbauten.** Zu der Station Prag wurden im Innern der Hauptwerkstätte die Reconstruction der großen Schmiede mit 20 Schmiedefeuern bewirkt, ferner an dem am östlichen Ende des Bahnhofes gelegenen Heizhaus ein Anbau zur Unterbringung von 12 Lokomotiven ausgeführt, sowie die Verlängerung des Güterschuppens für angekommene Güter vorgenommen.

Wegen Eröffnung der Ungarischen Nordbahn (Pesth Losonez) wurde in der Station Steinbruch, als Einmündungspunkt und wegen der wichtigeren Bedeutung dieses Platzes, ein neues Stationsgebäude und 2 Wächterhäuser hergestellt. Außerdem wurden in den Stationen Marchegg, Preßburg, Neuhäusel und Pesth Ausladerampen, Wechsel-Anlagen, Pflasterungen u. s. w. zur Ausführung gebracht und auf freier Bahn mehrere Wächterhäuser neu erbaut.

Digitized by Google

Zu den Stationen Prag, Brüsau, Trübau, ferner in Dunalesz, Pesth und Felegyhaza sind die Wasserstations-Einrichtungen theils erweitert, theils ergänzt worden.

3) **Signale.** Die Einrichtung von Distanzsignalen wurde fortgesetzt und im Jahre 1866 . . 35 solche Signale zur Deckung der Stationen errichtet. Zu den im Jahre 1865 auf einer Strecke von 114,4 Meilen errichteten Läutewerken wurden im Jahre 1866 noch 64,2 Meilen hinzugefügt, so daß diese für den Betrieb so vortheilhafte Einrichtung auf sämmtlichen Linien der Gesellschaft durchgeführt ist.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden 20 Lastzugs-Maschinen nebst Tendern und Reserverädern neu hergestellt und 70 alte unbrauchbare Maschinen ausrangirt und verkauft. Für die offenen Lastwagen wurde eine Anzahl Theerdecken angeschafft.

VI. **Material-Vorräthe.** Von den für die Bahnerhaltung und Erneuerung vorhandenen Vorräthen an Schienen verblieb am Schlusse des Jahres 1866 noch ein Quantum von 65 287 Z.-Ctrn.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-E.-G. unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.", welche ult. 1866 mit einem Bestande von 533 677 Thlrn. abschloß.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, weil die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind 3 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

162. Von den hierin enthaltenen Militair-Personen, und zwar bei der nördlichen Linie 620 384, bei der südöstlichen 783 645 und bei der Wien-Neu-Szönver Linie 210 306 Personen, wurden mit Personenzügen befördert:

auf der nördlichen Linie . . . . . 39 126 Militairs,
„ „ südöstlichen Linie . . . . 51 531 „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie . . 25 817 „

Mit Militairzügen kamen auf der nördlichen Linie 581 258, auf der südöstlichen 732 114 und auf der Wien-Neu Szönver Linie 184 489 Personen zur Beförderung.

163. Extrazüge wurden befördert auf der nördlichen Linie 15, auf der südöstlichen 14 und auf der Wien-Neu-Szönver Linie 12. Die Anzahl der mit denselben beförderten Personen ist aber nicht notirt.

165. Außerdem wurden noch an Militair-Effekten mit Militairzügen befördert:

auf der nördlichen Linie . . . . . 190 665 Ctr.,
„ „ südöstlichen Linie . . . . 21 101 „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie . . 9 492 „

171 u. 174. Hierin ist ebenso wie in den Vorjahren das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (letztere in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 636 503 Z.-Ctr., bei der südöstlichen 2 448 315 und bei der Wien-Neu Szönver Linie 570 392 Z.-Ctr.

177a u. c u. 178. Von den hier aufgeführten Equipagen, Fahrzeugen und Thieren sind befördert worden:

	mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)		mit Lastzügen	
auf der nördlichen Linie . . .	143 Equipagen u.	471 Pferde	609 Equipagen u.	3 307 Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . .	48 „	„ 703 „	952 „	„ 18 744 „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie	37 „	„ 837 „	222 „	„ 15 294 „

mit Militair-Transporten

auf der nördlichen Linie . . .	7062 Wagen u.	Kanonen,	55 495 Pferde u.	2093 Stück Rindvieh,
„ „ südöstlichen Linie . . .	2513 „	„ „	30 688 „	„ 2000 „ „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie	779 „	„ „	7 749 „	„ 75 „ „

183d. Hierin sind auch die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

185b u. c. Wie in der vorstehenden Erläuterung erwähnt, sind die von den Equipagen ꝛc. und den Thieren zurückgelegten Centnermeilen (ebenso wie in früheren Jahren) in Kol. 183d mitenthalten. Dieselben haben betragen bei der nördlichen Linie . . . Fahrzeuge 1 179 586 u. Thiere 21 859 549 Centnermeilen,

„ „ südöstlichen Linie . . . „ 688 099 „ „ 75 019 763 „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie „ 515 879 „ „ 8 893 780 „

Mit Militair-Transporten wurden noch zurückgelegt auf der nördlichen Linie 37 790 470, auf der südöstlichen 29 948 460 und auf der Wien-Neu-Szönver Linie 5 271 485 Centnermeilen.

203. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163.)

204. Zu diesen Summen ist auch die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde mitenthalten. Dieselbe hat betragen:

bei der nördlichen Linie . . . 2618 Thlr. für Equipagen u. 4690 Thlr. für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . . 462 „ „ „ „ 5330 „ „ „
„ „ Wien-Neu-Szönver Linie 420 „ „ „ „ 3583 „ „ „

Digitized by Google

215a. Die hierin enthaltenen Einnahmen für Militair Pferde haben betragen: auf der nördlichen Linie 229 225 Thlr., auf der südöstlichen 127 798 Thlr. und auf der Wien Neu-Szöwer Linie 25 430 Thlr.

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Diese Summe repräsentirt die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vornherein in Abzug gebracht.

260. Hierunter sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen und Wohlthätigkeitsspenden enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 595 079 + 5 443 155 + 781 544 = . . 9 819 778 Thlr. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	124 313	„
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinen-Fabrik von	324 417	„
sowie an diversen Zinsen	156 459	„
Diese	10 424 967	Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	746 026	„

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm Actien sind 56 993 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts Obligationen 331 800 Thlr. verwendet.

64. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest	76,58	Meilen
mit den Zweigbahnen: Mödling-Laxenburg	0,61	„
und Wr. Neustadt-Oedenburg	4,24	„
	81,43	Meilen;
2) deren Flügelbahnen:		
a) Marburg-Klagenfurt-Villach	21,97	„
b) Steinbrück-Sissek	16,77	„
c) Agram-Carlstadt	6,55	„
3) die Ungarischen Flügelbahnen:		
a) Oedenburg-Groß-Kanizsa	21,97	„
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen	43,91	„
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöw	10,88	„
zusammen	203,43	Meilen.
B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen, wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „ an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben	9,75	„
Auf diese	213,18	Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Außerdem gehörten zum Bahngebiete der Oesterreichischen Südbahn Gesellschaft bis zum Wiener Frieden vom 3. Oktober 1866:

1) die Venetianische Bahn von Nabresina über Padua und Verona nach Peschiera	43,81	Meilen
mit den Zweigbahnen a) Mestre-Venedig	1,11	„
b) Padua-Rovigo	5,71	„
(die Verlängerung von Rovigo bis zum Po [3,78 M.] wurde am 28. November 1866 dem Betriebe übergeben)		
c) Verona-Mantua	4,77	„
2) die Südtiroler Bahn von Verona nach Botzen	19,90	„
zusammen	75,30	Meilen.

Nach dem Wiener Frieden verblieben unter der Verwaltung derselben:

a) von der Venetianischen Bahn die Strecke von Nabresina über Görz bis zur Grenze bei Cormons	6,44	Meilen,
von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze	0,30	„
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben	6,14	Meilen;
b) von der Südtiroler Bahn die Strecke von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,04 M.		
von welcher die Strecke von Ala bis zur Grenze	0,71	„
demnächst in den Betrieb der Ober-Italienischen Bahnverwaltung übergehen wird, so daß im eigenen Betriebe verbleiben	13,30	„
zu übertragen	19,44	Meilen.

Digitized by Google

Uebertrag 19,⁰⁰ Meilen,

Hierzu die vorstehend ad A u. B aufgeführten . . . . . 213,¹⁸ „

ergiebt eine Gesammtlänge von . . . . . 233,⁰⁰ Meilen.

welche ult. 1866 im Betriebe der Oesterreichischen Südbahn-Verwaltung waren.

Die Brennerbahn (Botzen Innsbruck) von . . . . . 16,⁷³ „

wurde am 17. resp. 24. August 1867 dem Betriebe übergeben.

Zu Folge Abtretung von Theilen der Venetianischen und Südtiroler Bahnen an die Ober-Italienische Eisenbahn Verwaltung war die Verwaltung der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft nicht in der Lage, statistische Notizen über dieselben resp. über die ihr verbliebenen Theile derselben mittheilen zu können.

II. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Rol. **Südbahn und Nordtiroler.**

76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 62,⁸ Meilen und der Central-Italienischen von 38,⁸ Meilen, der von derselben neuerbauten und im Bau begriffenen Strecken (ca. 390 Meilen im Betriebe und 31 Meilen im Bau), der Werth der Material-Vorräthe, Kalkfabrilen und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1866 . . . 258 046 174 Thlr.

88c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1866 gemachten Anleihen. Davon sind 128 492 908 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 27 103 981 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes war bisher vom Staate mit 5,⁰ Proc. garantirt. Durch Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung vom 13. April 1867 ist die Zins-Garantie in folgender Weise abgeändert worden: die Staatsverwaltung garantirt der Südbahn-Gesellschaft für die ganze Dauer ihrer Concession und für die Gesammtheit ihrer auf Oesterreichischem Gebiete zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen ein Brutto-Erträgniß, welches für das Jahr 1866 . . . 91 000 Fl. pro Meile und für jedes folgende Jahr so lange 1000 Fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 Fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat.

Nordtiroler.

96d. Hierunter befinden sich 1 Hof- und 1 Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Rol. 98 u. 99) außer Ansatz geblieben sind.

Südbahn.

100a u. d. Hierin sind 12 Postwagen enthalten.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kolonnen

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

Südbahn und Nordtiroler.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 11 447 944 Thlrn., der Nordtiroler von 196 923 Thlrn. und der Venetianischen und Südtiroler von 1 407 605 Thlrn., zusammen . . . 13 052 472 Thlr. treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) von . . . . . 6 830 316 „

sowie „an Zinsen zu Lasten des Bankapitals“ . . . . . 984 563 „

zusammen 20 867 351 Thlr.

Hiervon kommen in Abzug:

Contocurrent-Zinsen, Rückvergütungen und Zahlungen aus früheren Betriebsjahren . 769 321 Thlr.

Instandsetzungskosten der Piemonteisischen Linien, welche bis zum Belaufe von 4 666 666 Thrn. vom Betriebe zu tragen sein werden, mit . . . . . 400 000 „

1 169 321 „

Verbleibt ein Betriebs-Ueberschuß von . . . . . 19 698 030 Thlrn.

Mit Hinzurechnung des in Rol. 269 angegebenen Bestandes aus den Vorjahren von 966 443 „

ergiebt sich eine Summe von . . . . . 20 664 473 Thlrn.,

welche in den Rol. 270—276 als verwendet nachgewiesen ist.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	113			114			115		
	II. Anschaffungskosten der								
	Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	3 328 749	33 465	4443	1 471 249	14 791	1964	185 712	1867	248
2 Bayerische	6 668 556	29 732	3947	1 864 933	8315	1104	474 412*	2115	281
3 Braunschweigische	1 753 471	50 228	6669	402 152	11 520	1529	106 948	3064	407
4 Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5 Main-Neckar	382 373	32 878	4365	206 946	17 794	2362	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6 Hebra-Hanauer	181 800	15 407	2046	159 571	13 523	1796	20 472	1735	230
7 Hannoversche	3 496 084	28 516	3786	1 002 477*	8177	1086	173 045*	1411	187
8 Main-Weser	978 423	37 019	4914	342 561	12 961	1720	51 861	1962	260
9 Nassauische	547 502	21 830	2899	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
10 Niederschl.-Märk.u. Schl.Gb.	3 340 884	49 546	6578	774 395	11 484	1525	115 159	1708	227
11 Preuß. Ostbahn	2 782 361	22 847	3033	904 914	7431	987	152 648	1253	166
12 Saarbrücker	1 070 971	54 781	7272	184 425	9433	1252	46 288	2368	314
13 Westfälische	1 229 206	36 913	4901	199 867	6002	797	68 076	2044	271
14 Sächsische östliche	1 115 860	43 385	5760	360 703	14 025	1862	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15 Sächsische westliche	2 848 430	37 998*	5045	718 894	9590*	1273	" " 116a	" " 116b	" " 116b
16 Württembergische	2 583 425	31 710	4210	843 796	10 357	1375	99 055	1216	161
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	4 438 294	57 150	7588	839 239	11 101*	1474	165 440	2189*	291
18 Hessische Nordbahn	732 135	36 939	4904	163 944	8272	1098	20 800	1049	139
19 a. Oberschlesische	2 372 350	38 325	5088	459 204	7719*	1025	90 455	1521*	202
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	560 330	24 760	3287	151 452	6692	888	26 602	1175	156
20 Rhein-Nahe-E.	525 613	32 851	4361	90 086	5630	747	14 556	910	121
21 Wilhelms-Bahn	407 300	16 462	2186	62 775	2796	371	22 359	996	132
22 a. Göpnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	57 285	12 702	1686	29 681	6581	874	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 116a	" " 116b	" " 116b
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	138 358	27 076	3595	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
25 Altona-Kieler	399 957	12 191	1619	145 984*	4451	591	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
26 Bayerische Ostbahnen (v. 1 Oktbr. b. 31. Dezbr. 67)	1 760 610	21 639	2872	789 718	9703	1288	158 523*	1947	258
(v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1 933 839	23 757	3154	789 718	9702	1288	184 811*	2270	301
27 Berlin-Anhaltische	1 194 392	24 304	3227	400 697	8154	1082	30 639	623	82
28 a. Berlin-Hamburger	1 535 666	38 662	5133	557 812	14 041	1865	57 432	1446	192
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	916 400	46 898	6227	467 054	22 903	3174	110 262	5643	749
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	872 000	29 370	3899	265 783	8952	1189	45 542	1534	200
b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	271 072	8896	1181	29 693	974	130
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	625 426	27 318	3627	277 650	12 127	1610	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
32 Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
33 Glückstadt-Elmshorner	58 572	13 016	1728	13 839	3075	408	1400	311	41
34 Hessische Ludwigs-E.	1 029 994	36 318*	4821	334 959	11 811*	1568	85 360	3009*	399
35 Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	5 193 877	73 969	9821	681 702	9708	1289	159 846	2276	302

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 995 620	*30 116*	*3999*	45 714	10 057	59 566	—	1
5 012 683	*22 349*	*2967*	65 807	in Kol. 117	—	2 376 218*	2
1 783 742	*51 095*	*6784*	868	—	—	—	3
241 913	*15 668*	*2080*	19 480	—	—	—	4
365 764	*31 450*	*4175*	in Kol. 118	2472	—	—	5
245 300	*20 788*	*2760*	39 312	1500	—	—	6
4 740 152	*38 664*	*5133*	96 963	—	—	—	7
870 868	*32 950*	*4374*	24 009	1500	—	—	8
1 082 804	*43 174*	*5733*	—	280	—	—	9
4 944 237	*73 324*	*9735*	74 250	—	—	—	10
3 882 321	*31 880*	*4233*	186 315	11 372	23 076	—	11
2 066 110	*105 683*	*14 028*	50 360	—	—	—	12
1 219 671	*36 627*	*4863*	27 664	1201	8623	—	13
1 466 933	*57 035*	*7572*	—	1313	—	—	14
3 979 399	*53 087**	*7048*	4191	2726	—	—	15
2 599 036	*31 914*	*4237*	34 491	751	10 012	60 426*	16
7 428 225	*95 651*	*12 699*	—	—	627 118	in Kol. 115	17
347 951	*17 555*	*2331*	7280	330	—	—	18
5 250 002	*84 814*	*1126*	—	in Kol. 119	230 059	in Kol. 119	19ab
434 813	*19 214*	*2551*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 593*	*4858*	23 680	—	83 090	—	20
851 455	*34 416*	*4569*	67 728	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	*2956*	*391*	—	—	—	—	- b
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	23a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
468 246	*91 633*	*21 166*	600	—	—	—	24
407 226*	*12 415*	*1648*	in Kol. 118	941	234	—	25
1 996 205	*24 533*	*3956*	48 941	—	—	—	26
2 267 009	*27 850*	*3699*	48 941	—	—	—	
1 592 890	*32 415*	*4303*	30 200	3900	—	—	27
1 780 045	*44 815*	*5950*	50 250	2000	4034	—	28
1 183 260	*60 556*	*8040*	28 024	—	—	—	29
699 594	*23 564*	*3129*	41 759	1230	2109	22 883*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	51 165	1350	754	7488*	- c
1 249 340	*54 568*	*7245*	—	—	—	—	31
108 974*	*19 958*	*2649*	—	228	—	—	32
28 239	*6275*	*834*	1627	—	3082	—	33
1 074 092	*37 873**	*5028*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	34
20 200	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
7 608 840	*108 362*	*14 387*	107 924	6300	—	—	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	113	114	115
	II. Anschaffungskosten der		
	Lokomotiven und Tender	Personenwagen	Gepäckwagen
	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
37 Leipzig-Dresdener	972 850	43921	5831	343 709	15517	2060	24 000	1084	144
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48331	6412	34 933	43666	5797	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	320 283	21937	2912	137 091	9389	1247	12 548	859	114
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 318	42268	5612	275 542	14233	1890	34 560	1785	237
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1 084 900	47541	6312	358 419	15706	2085	54 200	2375	315
b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	26408	3506	105 286	7362	977	8280	579	77
42 Mecklenburgische	450 000	23352	3100	129 486	6719	892	12 000	623	83
43 Neisse-Brieger	123 370	19963	2650	33 178	5369	713	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	206 948	21784	2892	56 802	5979	794	8687	914	121
45 Oppeln-Tarnowitzer	178 478	17636	2341	17 775	1756	233	9440	933	124
46 Ostpreußische Südbahn	229 900	15492	2057	111 970	7545	1002	13 770	928	123
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	653 476	27701	3677	198 950	8434	1119	38 015	1611	214
b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27211	3613	51 175*	6121	813	13 542	1620	215
c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	20857	2766	7342	3556	472	3900	1889	251
48 Rheinische	3 084 808	44714	5936	835 533	12111	1608	170 612	2473	328
49 Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	273 180	40712	5405	176 678	26330	3496	25 146	3747	497
51 a. Thüringische	1 430 623	37063	4921	369 555	9574	1271	51 134	1325	176
b. Werra-E.	506 800	22316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
52 Tilsit-Insterburger	86 600	12095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
Oesterreichische Bahnen.									
53 Aussig-Teplitzer	148 053	28748	3817	60 356	16052*	2131	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
54 Böhmische Westbahn	495 320	18589	2467	226 100	8481	1126	21 840	819	109
55 Brünn-Rossitzer	99 661	26576	3528	15 987	4263	566	2400	640	85
56 Buschtěh-rader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bubnaer, c. Pferde-Bahn	142 515 / 58 356 / —	34424 / 17901 / —	4571 / 2376 / —	9995 / 14 010	2414 / 1878	320 / 249	2394 / 2559	578 / 343	77 / 45
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43164	5731	339 686	7257	964	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
58 Graz-Köflacher	75 146	14151	1879	18 339	3453	458	4460	839	111
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	4 268 825	53134	7054	744 550	9267	1230	161 559	2011	267
60 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn	2 306 833 / —	40520 / —	5380 / —	1 077 973 / —*	18935 / —	2514 / —	in Kol. 114a / —	in Kol. 114b / —	in Kol. 114b / —
61 Lemberg-Czernowitzer	503 200	14332	1903	100 480	2862	380	30 600	871	116
62 Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24408	3241	27 712	3430	455	4965	614	82
63 a. Oesterreichische nördliche	3 009 834	48304	6413	607 297	9746	1294	136 473	2190	291
b. Oesterreichische südöstliche	3 639 708	39498	5244	711 222	7718	1025	198 182	2151	285
c. Wien-Neu-Szönyer	582 697	27840	3696	153 517	7335	974	32 914	1573	209
64 a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	29666	3939	1 276 831	6080	807	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	967 978	36974	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
66 Theiß-Bahn	1 816 914	23502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
67 Turnau-Kralup-Prager	203 333	17649	2343	50 260	4362	579	6987	606	80
Fremdländische Bahnen.									
68 Lüttich-Mastrichter	75 184	19478	2586	39 834	10320	1370	9813	2542	338
69 Niederländische Rhein-E.	992 012	42686	5667	411 960	17726	2351	92 458	3978	528
70 a. Warschau-Wiener	1 223 642*	26372	3501	131 086*	2825	375	35 702*	769	102
b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	1 459 774	17662	2345	397 334	4807	638	107 861	1305	173

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 134 450	*51 217*	*6796*	—	—	2200	—	37
644	*805*	*106*	250	—	—	—	38
328 364	*22 491*	*2986*	—	—	—	—	39
1 443 861	*74 579*	*9902*	in Kol. 115a	900	—	—	40
1 494 580	*65 494*	*8695*		in Kol. 116a	—	—	41a
348 259	*24 354*	*3234*	—	350	—	—	- b
411 397	*21 349*	*2834*	—	900	—	—	42
73 010	*11 814*	*1568*	in Kol. 116a	574	1897	—	43
146 612	*15 433*	*2049*	9750	—	—	—	44
205 933	*20 349*	*2734*	—	—	—	—	45
397 100	*26 758*	*3553*	—	300	1600	—	46
1 148 973	*48 706*	*6466*	600	650	5000	—	47a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 903 871	*42 091*	*5588*	186 780	2390	20 642	—	48
—	—	—	—	—	—	—	49
207 237	*30 884*	*4100*	—	—	—*	—	50
1 504 565	*38 978*	*5175*	29 623	188	—	—	51a
341 487	*15 037*	*1996*	11 560	—	—	—	- b
142 632	*19 921*	*2645*	in Kol. 116a	450	—	—	52
325 854	*63 272*	*8400*	in Kol. 116a	1820	—	—	53
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	54
81 227	*21 660*	*2876*	—	1000	—	—	55
107 008	*25 847*	*3432*	929	2450	—	—	56a
56 794	*7613*	*1011*	1296	260	9146	—	- b c
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	57
90 862	*17 111*	*2271*	—	300	—	—	58
6 234 925	*77 607*	*10 303*	—	29 913	—	—	59
1 774 895	*31 176*	*4139*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	*19 749*	*2622*	—	1800	—	—	61
284 713	*35 237*	*4678*	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	*57 368*	*7617*	—	22 908	12 447*	—	63a
5 253 767	*57 013*	*7570*	—	20 845	17 169*	—	- b
1 096 661	*52 397*	*6957*	—	8968	6072	—	- c
6 381 213	*30 385*	*4034*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
861 302	*32 899*	*4368*	7430	6877	—	—	65
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	66
133 553	*11 593*	*1539*	—	620	—	—	67
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	68
1 251 156	*53 879*	*7152*	30 537	365	—	—	69
1 528 356*	*32 939*	*4373*	50 335*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 638 826	*19 828*	*2632*	—	—	—	540	71

Digitized by Google

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

Digitized by Google

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits-Zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz-meilen.
1 Badische	67 085	316 601	161 803	33 271	3851	2145	4885	589 641	582 611*
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	in Kol. 12 1b / " " 12 1b	255 928 / 1 023 312	in Kol. 12 1b / " " 12 1b	in Kol. 12 1b / " " 12 1b	38 087 / 152 328	912 / 3648	2752 / 11 008	297 574 / 1 190 296	294 822 / 1 179 288
3 Braunschweigische	36 931	85 076	110 218	21 221	in Kol. 12 1b	in Kol. 12 1b	45 929	299 375	253 446
4 Friedrich-Franz-E.	23 568	8248	11 852	—	52	4804	522	49 046*	46 478* / 2046*
5 Main-Neckar	13 136	51 531	11 415	7894	596	225	251	85 048	84 572
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	26 118	15	1201	272	27 606	27 334
7 Hannoversche	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	774 034	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	18 763	—	792 797	792 797
8 Main-Weser	39 843	43 091	51 816	41 955	4304	1047	4833	186 889	182 056
9 Nassauische	4320	93 804	44 894	—	3225	1863	1783	149 889	148 106
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48 132	182 305	323 870	—	—*	20 414	72 676	647 397	574 721
11 Preuß. Ostbahn	155 937	102 400	174 620	in Kol. 12 1c	52 372	27 491	51 775	564 595	512 820
12 Saarbrücker	500	48 178	92 540	" " 12 1c	10 078	3978	2750	158 024*	155 274
13 Westfälische	—	80 124	106 414	—	12 246	8687	15 838	223 309	207 471
14 Sächsische östliche	151	100 444	62 018	8354	6446	918	12 866	191 197	178 331
15 Sächsische westliche	in Kol. 12 1b	251 901	278 521	—	—	5743	34 044	570 209	536 165
16 Württembergische	24 292	256 350	124 294	32 205	46 732*	9845	27 850	521 568	493 718
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	9131	267 806	338 191	—	23 477	15 070	44 352	698 027	653 675
18 Hessische Nordbahn	in Kol. 12 1c	in Kol. 12 1c	117 543	in Kolonne 12 1b	in Kol. 12 1c	—	6115	123 658	117 543
19 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	19 053	86 950	313 278		31 425	4481	35 353	490 540	455 187*
c. Stargard-Posener	—	33 467	41 293		9517	5342	7580	97 199	89 619
20 Rhein-Nahe-E.	14 334	30 864	60 969	436	10 949	1409	3877	122 838*	118 961
21 Wilhelms-Bahn	5545	6906	44 179	in Kol. 12 1c	731	2312	825	60 498	59 673
22 a. Gößnitz-Geraer	—	13 479*	2548	" " 12 1c	—	—	289	16 316	16 027
b. Greiz-Brunner	—	—	—	7105	—	84	31	7220	7189
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	2518	13 695	—	171	995	17 379	16 384
b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 12 1d	16 213	—	171	995	17 379	16 384
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	—	8068	26 737	—	—	—	—	34 805	34 805
25 Altona-Kieler	in Kol. 12 1b	91 726	in Kol. 12 1d	29 625	—	in Kol. 12 1c	1833	123 184	121 351
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66: 15 339 / 37 329 / 54 880; b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67: 62 098 / 109 605 / 230 297)	15 339 / 62 098	37 329 / 109 605	54 880 / 230 297	in Kol. 12 1c / " " 12 1c	11 124 / 33 135	— / 7229	1696 / 4771	110 367 / 447 135	108 671 / 442 364
27 Berlin-Anhaltische	57 326	62 768	62 154	43 678	3009	6450	7014	242 401	235 387
28 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	39 802	30 861	86 717	74 381	17 700	12 798	20 994	283 253	262 259
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	30 822	74 572	65 618	—	—	1738	6693	179 443	172 750
30 Berlin-Stettiner: a. Stammbahn 2c.	16 348	77 896	49 536	in Kol. 12 1c	8626	14 130	10 248	176 784	166 536
b. Hinterpommer.	16 476	33 387	17 369	—	2180	1209	3205	73 926	70 621
c. Vorpommersche	20 593	45 848	24 783	—	1338	2252	4268	99 082	94 814
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 275	84 263	—	—	in Kol. 12 1c	1947	135 485	133 538
32 Frankfurt-Hanauer	9373	9582	—	14 708	in Kol. 12 1g	1533*	773	35 969	35 196
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 060	—	1329	57	11 446	11 389
34 Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 12 1b	143 789	55 762	in Kol. 12 1b c	in Kol. 12 1b c	1914	—	201 465	201 465
35 Homburger	3650	9974	—	1825	188	83	345	16 065	15 720
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	88 812	230 292	459 152	—	in Kol. 12 1a—c	in Kol. 12 1a—c	72 109	850 365	778 256

Digitized by Google

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:									Davon Nutzmeilen.
	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter- Zügen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits-Zügen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.		
37 Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	108 332	76 209	—	—	—	11 731	**196 272**		184 541
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8353	—	—	3	—	—	**8356**		8356
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	25 875	14 022	—	—	2845	—	**42 742**		39 897
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	11 432	46 609	65 804	11 680	3367	242	2272	**141 406**		139 134
41 a. Magdeburg-Halberstädter	13 248	33 244	36 644	39 962	2099	3032	5848	**134 077**		128 229
b. Magdeb.-Wittenbergesche	8288	10 395	12 409	19 847	979	531	1222	**53 671**		52 449
42 Mecklenburgische	—	26 365	12 467	20 812	1814	3426	1329	**66 213**		64 884
43 Neisse-Brieger	—	—	276	13 578	292	787	347	**15 280**		14 933
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	7064	7240	6935	861	708	1026	**23 834**		22 808
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	23 781*	137	874	203	**24 995**		24 792
46 Ostpreußische Südbahn	—	4701	—	20 436	304	4423	1672	**31 536**		29 864
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	95 930	in Kol. 121d	127 556		3006	1015	**227 507**		223 486
b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	27 777		42 274		260	16	**70 327**		70 051
c. Neustadt-Dürkheimer	—	3005		4860	in Kol. 121d	1	3	**7869**		7865
48 Rheinische	83 596	213 369	216 175	—	—	14 936	247 701*	**775 777**		528 076
49 Schleswigsche	15 645	2110*	10 762	45 280	1546	4305	380	**80 028**		79 648
50 Taunus-E.	14 083	28 658	3806	—	2682	—	—	**49 229**		46 547
51 a. Thüringische	49 568	91 904	in Kol. 121d	99 947	20 574	9554	22 016	**293 563**		271 547
b. Werra-E.	—	30 023	6532*	29 442	3368	178	4727	**74 270**		69 543
52 Tilsit-Insterburger	—	2651	—	7 754	47	1868	237	**12 557**		12 320
Oesterreichische Bahnen.										
53 Aussig-Teplitzer	—	1836	8407	3211	—	638	317	**14 409**		14 092
54 Böhmische Westbahn	—	30 165	36 249	9191	6067	2021	8546	**92 239**		83 693
55 Brünn-Rossitzer	—	—	1232	4380	—	495	102	**6209**		6107
56 Buschtehrader	a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bubnaer. c. Pferde-Bahn	—	128	12 547	15 490	9646	815	1656	**40 282**	37 811
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 006	87 362	33 744	—	7922	2791	**164 825**		162 034
58 Graz-Köflacher	—	4015	7903	4015	—	36	733	**16 702**		15 969
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	15 425	126 246	325 980	47 520	23 469	10 367	12 504	**561 511**		549 007*
60 Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn	50 857	83 782	134 393	71 859	23 566	5689	11 328	**381 474**	370 146
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	122	10 054	51 127	—	3747	433	**65 483**		65 050
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	5776	9454	—	15	182	**15 427**		15 245
63 a. Oesterreichische nördliche	16 529	81 789	249 800	51 361	12 316	3675	19 506	**434 976**		415 470
b. Oesterreichische südöstliche	21 844	84 382	292 975	33 962	7927	5656	10 898	**457 644**		446 746
c. Wien-Neu-Szönyer	—	26 448	26 969	—	17	346	954	**54 734**		53 780
64 a. Südbahn, Oesterreichische	46 846	207 073	558 995	168 946	24 158	2386	32 253	**1 040 657**		1 008 404
b. Tiroler	—	32 235	26 859	16 010	1353	1280	2510	**81 247**		78 737
65 Süd-Norddeutsche	—	32 097	29 306	22 995	7863	1263	5682	**99 206**		93 524
66 Theiß-Bahn	—	36 569	44 608*	49 120	559	2946	420	**134 222**		133 802
67 Turnau-Kralup-Prager	—	16 958	12 266	in Kol. 121b u. c	—	2224	1097	**32 545**		31 448
Fremdländische Bahnen.										
68 Büttich-Mastrichter	—	13 313	9273	—	—	—	—	**22 586**		22 586
69 Niederländische Rhein-E.	47 303	77 325	52 095	12 956	" Kol. 121a—d	8847	41 973*	**240 499**		198 526
70 a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	180 629	in Kol. 121b	in Kol. 121b		10 445	13 704	7525	**212 303**	204 778
b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	54 771	" " 121c		3207	1228	3280	**62 486**	59 206
71 Niederländische Staats-E.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	270 426	" " 121c		—	—	58 809*	**329 235**	270 426

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	123 Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- u. gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	125 (Forts.) I. Leistungen der (Forts.) A. Loko- Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Cub.	Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	c. pro Nutzmeile Cub.
1	Badische	11518	48 673	14 439	221	14,41	20,02	55,32	18,0	819	0,15	—	—	—
2	Bayerische { a. I. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	—*	—	—	—	—*	—	—	—	935,5	0,31	—	—	—
	{ b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3742	0,34	—	—	—
3	Braunschweigische	4443	12 176	18 772	2610	23	23	71	71	735,69*	0,31	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1460	1537	730	319	12,68	10,19	29,33	15,44	191	0,43	—	—	—
5	Main-Neckar	1329	4225	1815	203	—	—	—	—	161	0,31	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	3698	612	—	—	—	—	61,7	0,24	—	—	—
7	Hannoversche	5693	18 478	30 970	15 267	i. R. 124c	i. R. 124c	38,91	16,46	4527	0,62	—	—	—
8	Main-Weser	1493	1958	6211	1016	24,77	25,56	54,28	20,92	416,93	0,30	—	—	—
9	Nassauische	340	6600	3998	492	20,69	14,22	48,16	27,83	222,47	0,16	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1284	12 668	10 738	10 354	22,91	25,26	108,28	47,57	1383,9	0,26	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3650	5539	5586	nicht netirt	18,74	31,43	82,79	44,60	1148	0,249	—	—	—
12	Saarbrücker	730	6213	37 753	2019	12	16	52	40	219,63*	0,133	—	—	—
13	Westfälische	—	4715	7939	1314	—	19,30	62,43	27,73	466,5	0,24	—	—	—
14	Sächsische östliche	31*	10 418	12 631	279	12	29	132	27	268	0,16	—	—	—
15	Sächsische westliche	1955	26 708	25 324	620	14,61	26,86	123,55	35,32	172	0,033	—	—	—
16	Württembergische	1005	29 938	10 268	2565	15	20	48	19	721	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergische-Märkische	i. R. 123b	56 753	61 667	5796	18	18	54	30	849,96	0,14	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	1460	1460	3738	106	—	—	—	—	249	0,33	—	—	—
19	a. Oberschlesische	730	2968	16 169	nicht netirt	16,37	22,31	92,22	52,37	568	0,14	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
	c. Stargard-Posener	—	1489	1848	nicht netirt	—	20,14	86,33	35,56	146,4	0,18	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	730	2358	6054	529	12,0	15,0	46,70	32,40	144,74*	0,131	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	834	6321	258	13	15	54	28	200	0,36	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1719	2150	—	—	17,36	113,57	—	6,0	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4460	—	—	—	13,92	25,88	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	in Kol. 123c	3468	112	—	i. R. 124c	66	12	19	0,123	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3516	—	—	—	57	—	13	0,08	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—	3580	2709	—	—	27	86	—	22	0,07	—	—	—
25	Altona-Kieler	1632	2307	23 667	3340	13	24	70	31	161	0,14	—	—	—
26	Bayerische { a. I. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	552	1656	3496	—	19	20	60	30	147,30	0,42	—	—	—
	Ostbahnen { b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2190	6570	13 505	—	12	20	60	20	595,85	0,145	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3891	9085	7950	—	18,03	23,95	77,30	33,16	598,80	0,27	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2201	1622	7150	1280	14,78	28,78	65,38	31,39	1104,5	0,155	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1460	8745	3046	—	19,2	23,6	85,1	—	301	0,19	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	1460	7952	5307	13 112	13,24	25,23	70,03	50,14	239,13	0,155	—	—	—
	{ b. Hinterpommer.	1460	2940	2239	299	16,30	19,59	57,88	16,04	79,07	0,121	—	—	—
	{ c. Vorpommersche	1458	6154	4401	935	18,74	17,79	48,0	28,65	120,28	0,137	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	in Kol. 123c	9068	in Kol. 123c	—	24,1	42,3	i. R. 124c	495,6	0,408	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1690	2504	2052	1574*	16	24	48	54*	55	0,17	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2238	804	—	—	20,89	33,27	17	0,16	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	7786	16 047	11 970	—*	13,17	19,45	65,21	14,24	346,2	0,185	—	—	—
35	Homburger	1460	3756	730	40	i. R. 124b	18,16	in Kol. 124b	i. R. 124b	31	0,21	—	—	—
	Köln-Mindener (u. Gießener)	3653	21 170	41 703	in Kol. 123c	18	21	76	" " 124c	16	0,002			

Digitized by Google

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	Z. Ctr.		Z. Pfd.		Z. Ctr. Coaks.			Z. Ctr.		Z. Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	582 611	859 688	805 368	*147,56*	*138,23*	1
—	—	—	—	—	—	—	*154 119*	*340 626*	*286 105*	*221,85*	*185,65*	2
—	—	—	—	—	—	—	616 448	1 362 504	1 144 420	*221,02*	*185,65*	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	48 524	52 120	45 438	*107,41*	*93,64*	4
—	—	—	—	—	—	—	84 572	119 983	—	*141,87*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	27 334	32 936	19 409	*120,49*	*71,01*	6
—	—	—	—	—	301 335	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	182 056	344 451	274 695	*189,20*	*150,89*	8
—	—	—	—	—	—	—	148 106	148 636	107 475	*100,33*	*72,56*	9
—	—	—	—	—	38 328*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	512 820	937 162	771 131	*182,75*	*150,37*	11
—	—	—	—	—	—	—	155 274	417 028	299 958	*268,58*	*193,18*	12
—	—	—	—	—	—	—	207 471	411 310	302 572	*198,23*	*145,84*	13
—	—	—	—	—	15 758	—	14 740	44 981	—	*305,16*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	536 165	1 047 200	—	*195,31*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	431 584	748 514	602 170	*173,43*	*139,53*	16
—	—	—	—	—	—	—	653 675	1 287 240	1 093 281	*196,92*	*167,28*	17
—	—	—	—	—	—	—	117 543	187 631	160 620	*159,63*	*136,66*	18
—	—	—	—	—	—	—	455 187	1 137 902	853 248	*249,99*	*187,45*	19ab
—	—	—	—	—	—	—	89 619	166 474	115 142	*185,76*	*128,49*	- c
—	—	—	—	—	—	—	118 961	279 887	213 356	*235,28*	*179,35*	20
—	—	—	—	—	—	—	59 673	149 360	111 242	*250,29*	*186,41*	21
—	—	—	—	—	—	—	16 027	33 875	—	*211,36*	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	7189	9480	—	*131,87*	—	- b
—	—	—	—	—	3864	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	2627	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 805	47 976	—	*137,84*	—	24
12 190	15 355	—	*125,99*	—	—	—	109 161	115 565	—	*105,87*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	*108 671*	*149 240*	—	*174,35*	—	26
—	—	—	—	—	—	—	442 364	780 546	—	*176,42*	—	
—	—	—	—	—	165	—	235 387	434 245	380 840	*184,48*	*161,79*	27
25 978	30 503	—	*117,42*	—	—	—	230 076	364 671	—	*158,50*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	172 750	307 400	284 301	*177,95*	*164,57*	29
—	—	—	—	—	—	—	166 536	308 581	248 613	*185,29*	*149,29*	30a
—	—	—	—	—	—	—	70 621	119 800	102 133	*169,64*	*144,62*	- b
—	—	—	—	—	—	—	94 814	148 549	135 097	*156,68*	*142,49*	- c
—	—	—	—	—	—	—	133 538	394 187	320 765	*295,19*	*240,20*	31
—	—	—	—	—	—	—	35 196	59 005*	—	*167,64**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	11 389	9879	9271	*86,74*	*81,40*	33
—	—	—	—	—	—	—	201 465	200 210*	163 468	*99,38*	*81,14*	34
—	—	—	—	—	—	—	15 720	18 096	—	*115,11*	—	35
—	—	—	—	—	145 256	—	—	—	—	—	—	36

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	130				131					132	
						(Forts.) I. Leistungen der						
						(Forts.) A. Loko-						
						Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der						
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge	
		a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	8463 / 33 852	55 526 / 222 104	47 239 / 188 956	656,10 / 656,10	558,18 / 558,18	—	—
3	Braunschweigische	—	253 446	739 266*	572 470	—	—	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	792 797	1 168 215	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	574 721	1 245 701*	995 037*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	verschieden	163 591	367 185	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
	c. Stargard-Posener											
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	verschieden	16 384	41 153	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	16 384	27 973	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	6205	27 321	—	440,21	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn etc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 8	778 256	1 760 798	1 158 039	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132	133						134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

nicht mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-	b. bei	c. überhaupt		brutto	netto	
brutto	netto	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo	Z.-Pfd.	Gilb.	Verhältniß.	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo	Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,863	4,576	1
—	—	75 857	—	16 474	—	22,18	1 Klafter zu 234 Pfd.	4905*	—	856*	3,378	2,961	
—	—	303 428	—	65 896	—	22,45	desgl.	19 620*	—	3544*	3,773	2,967	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,084	4,712	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,330	5,819	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,853	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,643	4,305	6
—	—	—	—	—	—	—	—	792 797	63 992	—	5,040*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,730	3,771	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,088	2,934	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,561*	2,944*	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,267	3,511	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,278	5,934	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,079	3,388	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,214	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,736	—	15
—	—	62 134	—	7849	—	13,64	—	—	—	—	5,280	4,200	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,470	4,645	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,098	3,508	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,601	2,70	19ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,364	2,465	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,601	5,794	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,676	4,327	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,433	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,379	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,399	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,399	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,311	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,944	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,861	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,050	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,275	3,746	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,493*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	3,698	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,796	3,864	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,133	5,243	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,050	5,300	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,370	6,729	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,924*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,871	3,641	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,273*	2,674	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,618	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,171	3,393	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko-										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, g	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto Zoll-Centner.	c. überhaupt netto Zoll-Centner.	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto Zoll-Centner.	b. überhaupt netto Zoll-Centner.	c. pro Nutzmeile brutto Zoll-Pfund	c. pro Nutzmeile netto Zoll-Pfund	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	a. Thüringische	—	271 547	535 446	409 541	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	14 092	105 430	—	*748,15*	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtéh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	15 969	62 591	57 034	*392,0*	*357,15*	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1 655 286	—	—*	—	—	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	69 273	251 953	204 092	*363,71*	*294,62*	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	4 : 1	21 131	41 466	34 680	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	29 934	67 859	56 057	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	964 077	3 619 164	3 365 823	*375,40*	*349,12*	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	42 045	148 892	—	*354,12*	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132		133					134				135		
Transportmittel im Betriebsjahre 1867.													
motiven.													
Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:													
nicht mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt Z.-Ctr.	b. überhaupt Kilo.	c. pro Nutzmeile Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile Kilo.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt Z.-Ctr.	c. überhaupt Kilo.	brutto	netto	
Zoll-Centner.											Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,316	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,983	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,642	4,401	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,210	5,196	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,640	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,809	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,729	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,373	5,716	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,810	4,842	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,163	6,291	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,734	5,195	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,024	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,214	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,202	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,484	6,024	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,080	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,032	2,984	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,083	3,937	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,907	7,099	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,995	4,136	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,332 Brnkln.	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,633	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,933	6,813	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,599	4,607	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,786*	5,389*	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,932 Brnkln.	12,694 Brnkln.	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,482	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,126*	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,333 Cbfß. Holz	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,227*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,694	2,964	63a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,231	2,298	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,513	4,604	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,061	8,402	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,963	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,094	8,686	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,331 Cbfß. Holz	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,531	7,136	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,294	5,743	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,033	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,647	6,297	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,299	5,793	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,608	—	71

Digitized by Google

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

	I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
1	Badische	1,36	—	7,87	—	—	—	229 494	11,82	4,69
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1,40	—	6,85	5,10	8,58	0,60	199 324 / 798 140	20,30 / 20,30	5,80 / 5,80
3	Braunschweigische	1,487*	i. K. 136	9,351	—	—	—	204 446	24,20	6,06
4	Friedrich-Franz-E.	2,5	—	18,8	—	—	—	21 178	13,09	9,26
5	Main-Neckar	1,73	—	7,69	—	—	—	31 539	11,19	4,31
6	Bebra-Hanauer	2,25	—	7,66	—	—	—	8917	9,78	7,45
7	Hannoversche	0,65	9,51	7,34	—	6,67	—	398 643	15,09	4,22
8	Main-Weser	1,73	—	6,46	—	—	—	77 308	12,74	3,12
9	Nassauische	1,409	—	6,397	—	—	—	32 840	6,65	3,23
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1,205	11,75	6,73	—	—	—	264 970*	13,83	2,73
11	Preuß. Ostbahn	1,39	—	8,18	—	—	—	261 355	15,29	4,39
12	Saarbrücker	1,596	—	4,105	—	—	—	67 109	12,97	4,80
13	Westfälische	1,8	—	6,1	—	—	—	92 323*	13,33	3,54
14	Sächsische östliche	4,0	12,0	6,0	—	—	—	93 892	15,80	2,78
15	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	171 073	9,57	2,30
16	Württembergische	2,38	—	8,56	—	—	0,67	298 550	18,74	6,79
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	1,99	—	3,64	—	—	—	156 304	7,17	2,39
18	Hessische Nordbahn	1,86	—	5,58	—	—	—	42 367	10,81	3,33
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	0,95	—	3,1	—	—	—	126 160*	8,31	1,41
	c. Stargard-Posener	0,97	—	3,22	—	—	—	43 170*	14,45	3,33
20	Rhein-Nahe-E.	1,489	—	4,89	—	—	—	41 754	10,53	4,08
21	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,25	—	—	—	12 298	6,18	1,68
22	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	6064	11,35	3,30
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1447	6,04	5,13
23	a. Löbau-Zittauer	3,0	13,0	7,0	—	—	—	11 330	20,75	3,96
	b. Zittau-Reichenberger	4,0	13,0	7,0	—	—	—	7702	14,10	3,99
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	1,21	—	5,9	—	—	—	8502	7,32	3,39
25	Altona-Kieler	1,52	15,0	10,33	—	—	—	48 327	11,93	5,24
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1,33	—	6,57	—	—	—	43 843 / 173 337	11,83 / 11,73	3,06 / 4,06
27	Berlin-Anhaltische	1,48	12,0	9,08	—	—	—	134 666	17,16	4,17
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1,72	14,59	9,91	4,17	—	—	154 813	17,71	4,19
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1,23	—	9,79	—	—	—	110 619	19,31	5,19
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	1,33	—	10,35	—	—	—	107 578*	19,35	6,02
		1,33	—	10,35	—	—	—	41 699*	17,71	7,71
		1,33	—	10,35	—	—	—	51 812*	16,39	7,60
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1,33	—	5,27	—	—	—	72 543	16,29	3,48
32	Frankfurt-Hanauer	1,27	—	8,42	—	—	—	17 149*	14,62*	4,11*
33	Glückstadt-Elmshorner	1,51	—	9,16	—	—	—	3499	9,22	4,14
34	Hessische Ludwigs-E.	1,98	—	7,35	—	—	—	51 529*	7,67	3,02
35	Homburger	1,4	—	7,7	—	—	—	4653	8,88	6,12
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,2	5,2	4,1	—	—	—	271 997*	10,48	2,66

Digitized by Google

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.**

(Forts.) **A. Lokomotiven.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
37	Leipzig-Dresdener	1,8	—	8,09	—	—	—	97585	15,86	3,75
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,09	14,71	—	—	—	—	2675	9,67	5,80
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1,44	—	11,77	—	—	—	33 669	25,32	8,66
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,24	13,5	6,28	—	—	—	77 352	16,67	4,23
41	a. Magdeburg-Halberstädter	2,22	—	9,85	—	—	—	99 929	23,38	5,66
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,83	—	10,49	—	—	—	31 896	18,25	5,07
42	Mecklenburgische	0,94	16,63	9,81	—	—	—	24 179	11,18	4,93
43	Neisse-Brieger	0,76	—	6,01	—	—	—	7282	14,63	5,29
44	Niederschlesische Zweigbahn	0,593	—	7,888	—	—	—	13 557	17,83	5,51
45	Oppeln-Tarnowitzer	0,90	—	5,15	—	—	—	7936*	9,05*	4,45
46	Ostpreußische Südbahn	1,13	—	9,27	—	—	—	18 116	18,20	7,76
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1,597	—	6,014	—	—	—	69 572	9,24	3,05
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,597	—	6,014	—	—	—	20 139	8,62	3,27
	c. Neustadt-Dürkheimer	1,597	—	6,014	—	—	—	1831	6,99	4,89
48	Rheinische	2,0	—	4,2	—	—	—	140 564	7,99	3,18
49	Schleswigsche	2,0	14,17	10,56	—	—	—	28 478	10,73	6,71
50	Taunus-E.	0,825	—	8,9	—	—	—	17 102	11,02	4,30
51	a. Thüringische	1,77	10,97	7,14	—	—	—	140 077	15,48	4,60
	b. Werra-E.	1,76	—	7,56	—	—	—	48 655	20,09	7,31
52	Tilsit-Insterburger	1,07	—	9,75	—	—	—	6355	15,48	7,66
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	4891	10,41	3,33
54	Böhmische Westbahn	0,89	—	2,84	—	—	—	24 203	8,47	3,05
55	Brünn-Rossitzer	1,60	—	6,61	—	—	—	5020	24,66	6,57
56	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejsbybka, c. Pferde-Bahn)	1,08	—	3,39	—	—	—	9669	7,67	3,38
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,19	—	5,0	—	—	—	100 200	18,55	3,57
58	Graz-Köflacher	0,87	—	—	1,48	—	—	3051	5,73	2,45
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2,0	7,2	3,9	6,0*	—	—	248 683	13,60	2,63
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	1,20	—	12,60	3,30	—	—	270 692	21,94	6,80
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	0,926	—	—	—	—	—	37 417	17,96	6,15
62	Mohacs-Fünfkirchener	1,36	8,0	4,32	7,0*	—	—	11 924	23,48	5,09
63	a. Oesterreichische nördliche	1,51	—	4,06	3,26	—	—	169 629	12,95	2,43
	b. Oesterreichische südöstliche	1,739	8,931	10,264	—	—	—	276 397	18,56	3,34
	c. Wien-Neu-Szönyer	1,51	12,50	14,74	—	—	—	57 795	32,84	7,46
64	a. Südbahn, Oesterreichische	0,80	14,76	14,76	4,76	—	—	582 247	17,32	5,81
	b. Tiroler	1,977	—	13,848	8,179	—	—	54 324	20,69	11,51
65	Süd-Norddeutsche	1,17	—	4,67	—	—	—	46 248	14,83	5,72
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	129 765	29,10	5,96
67	Turnau-Kralup-Prager	2,097	—	4,078	—	—	—	12 468	11,89	4,47
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	5,4	—	—	—	5786	7,68	4,54
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	6,26	—	—	—	67 368	10,18	4,52
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	90 442	13,25	3,37
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	29 466	14,93	4,66
71	Niederländische Staats-E.	—	—	6,6	—	—	—	90 719	10,06	6,42

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	138 a. auf der eigenen Bahn	138 b. auf fremden Bahnen	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt Meilen	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt Procent.	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn	142 b. auf fremden Bahnen	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt Meilen.
						(Forts.) I. Leistungen der			
						B. Wagen.			
		Achsmeilen.					Achsmeilen.		
1	Badische	4 107 063	239 915	2923	26,24	538 247*	1 423 392	207 923	5997
2	Bayerische (v. 1. Okt. b. 31. Dez. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dez. 67)	1 926 965 / 7 915 860	8248 / 32 992	812 / 3246	— / ca. 26,2*	288 902 / 1 155 608	517 488 / 2 069 952	2601 / 14 404	1148 / 4591
3	Braunschweigische	1 044 656	437 186	4016	22,94	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
4	Friedrich-Franz-E.	152 945	78 943	2973	22,43	83 474	62 437	32 992	7952
5	Main-Neckar	797 802	141 325	3517	37,46	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
6	Bebra-Hanauer	149 578	24 912	1292	23,21	—	68 326	8908	3218
7	Hannoversche	4 851 281	297 014	4749	—	640 152	1 555 534	358 516	7089
8	Main-Weser	1 252 324	231 545	4494	28,12	128 074*	494 456	95 454	8427
9	Nassauische	1 029 504	47 479	3874	21,21	74 712	296 163	13 620	6734
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 030 526	376 406	4362	32,11*	540 142*	1 133 984	37 491	8135
11	Preuß. Ostbahn	4 004 605	282 246	5165	31,58	706 802	1 289 944	74 638	7336
12	Saarbrücker	308 719	427 621	4490	28,72	61 976*	176 905	149 800	6283
13	Westfälische	691 700	174 560	4310	23,90	261 954* / 251 600	432 021	199 388	7258
14	Sächsische östliche	1 553 068	86 392	4155	27,18	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
15	Sächsische westliche	4 216 097	338 711	5737	19,98	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 145
16	Württembergische	3 914 902	41 370	3155	29,18	733 300	1 198 498	26 505	6516
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
17	Bergisch-Märkische	3 553 863	260 799	4585*	21,37	in Kol. 140b	1 293 187	151 543	6393
18	Hessische Nordbahn	301 178	349 085	3219	—*	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
19	a. Oberschlesische	1 395 140	349 872	3697	33,71	455 827	996 794	98 963	8981
	b. Breslau-Posen-Glogauer								
	c. Stargard-Posener	225 685	219 720	3228	26,96	125 042	146 096	62 669	5507
20	Rhein-Nahe-E.	186 595	210 233	4960	23,36	73 045*	83 887	59 726	8976
21	Wilhelms-Bahn	280 670	11 128	3839	24 61	54 270	146 247	—	4431
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	30 610	—	3061	17,45	—		—	
23	a. Löbau-Zittauer	136 539	1368	3629	26,28	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
	b. Zittau-Reichenberger	110 692	293	3964	17,21	" " 144a		" " 144b	
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	266 193	10 982	5435	18,70	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	801 962	85 718	4461	41,06	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
26	Bayerische (v. 1. Okt. b. 31. Dez. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dez. 67) Ostbahnen	662 524 / 2 385 869	28 980 / 129 136	1105 / 4018	ca. 23,0 / ca. 23,10	87 201 / 355 877	262 458 / 1 084 605	11 592 / 107 731	2735 / 8056
27	Berlin-Anhaltische	1 423 039	579 342	5044	29,04	520 205*	256 170	215 950	9257
28	a. Berlin-Hamburger	2 276 529	39 502	4337	23,24	263 000	639 602	—	7352
	b. Hamburg-Bergedorfer								
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 142 283	735 239	4306	33,61	466 622	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn; b. Hinterpommer.; c. Vorpommersche)	737 314 / 291 588 / 638 811	619 149 / 257 082 / 499 814	4879 / 3658 / 3967	31,34 / 18,36 / 22,34	227 465 / 118 422 / 165 877	270 172 / 129 633 / 194 409	171 676 / 58 864 / 59 380	7752 / 5236 / 6079
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	894 967	6537	3481	32,36	148 937	221 332	—	6917
32	Frankfurt-Hanauer	158 537	—	1539	19,60	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
33	Glückstadt-Elmshorner	75 157	624	4210	33,51	13 140	19 710	—	9855
34	Hessische Ludwigs-E.	1 113 220	454 140	4852	ca. 26,0	58 691*	517 132	124 255	6167
35	Homburger	214 490	—	3154	29,28	—	31 920	—	5320
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 274 637	303 208	5405	26,19	496 730	1 114 522	21 574	6174

Digitized by Google

144	145	146		147	148	149			

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen	
Achsmeilen.		Meilen.	Z.-Ctr. pro Achse.		Achsmeilen.		Achsmeilen.			
7 861 133	5 380 970	*2214*	*23,66*	*25,99*	38 610	**19 797 253**	198 911	46 658	3 384 174	1
6 071 279	1 611 259	*377*	—	—	*166 499*	10 646 241	*31 453*	*25 436*	*3 296 846*	
24 285 116	6 445 039	*2210*	ca. *21,4**	ca. *30,6**	665 996	**42 584 967**	125 812	101 744	13 187 384	2
2 895 778	4 691 999	*2492*	*30,9*	*41,66*	—	**9 069 619**	685 683	in Kol. 149c	7 523 948	3
200 712	305 515	*1368*	*24,31*	*26,21*	68 256	**985 274**	69 486	34 743	151 244	4
535 167	727 502	*2017*	ca. *20,0*	ca. *26,3*	—	**2 201 796**	48 093	—	1 253 493	5
91 527	352 823	*1079*	*21,44*	*22,37*	31 128	**727 202**	6261	—	84 011	6
12 683 006	10 006 545	*2165*	—	—	310 278	**30 702 326**	in Kol. 149c	in Kol. 149c	10 388 274*	7
1 092 884	1 782 042	*1790*	*36,1**	*51,31*	in Kol. 144a	**4 986 779**	344 959	221 612	3 840 392	8
1 689 358	1 597 960	*1403*	*42,72*	*42,93*	—	**4 748 796**	50 435	21 238	476 463	9
15 692 355	8 332 103	*2546*	*36,74*	*39,35*	971 133	**30 114 140**	387 547	108 148	13 117 217	10
10 319 818	4 335 592	*2356*	*27,80*	*32,65*	1 225 777	**22 239 422**	281 901	—	4 136 514	11
1 480 943	5 344 640	*1522*	*50,24*	*60,52*	146 723	**8 097 227**	245 009	71 872	2 545 814	12
2 148 959	2 965 598	*1989*	*36,50*	*48,26*	119 724	**7 243 504**	364 383	104 122	4 319 646	13
5 546 334	3 411 516	*2353*	ca. *18,5**	ca. *26,9*	22 817	**10 620 127**	125 567	—	4 931 507	14
18 301 385	7 603 629	*2075*	ca. *21,6**	ca. *30,3*	200 201	**30 660 023**	145 834	in Kol. 149c	5 167 137	15
5 947 946	2 076 471	*1520*	*32,45*	*43,64*	in Kol. 144	**13 938 992**	50 702	23 275	3 951 619	16
12 067 246	8 410 696	*1247**	*47,36*	*56,47*	404 426*	**26 141 760**	237 022*	792 963*	5 188 665	17
605 699	974 786	*2297*	*30,24*	*48,94*	—	**2 230 748**	391 262	in Kol. 149a	3 280 248	18
16 664 640	14 315 577	*2827*	*38,76*	*47,27*	230 222	**34 507 035**	327 036	115 354	11 413 042	19ab
371 262	2 049 035	*3041*	*34,60*	*38,62*	140 347	**3 345 856**	260 365	69 289	3 333 305	- c
371 410	1 547 992	*1672*	*37,69*	*40,41*	16 059	**2 548 947**	352 289	111 289	2 487 593	20
1 124 384	2 332 417	*1917*	*39,28*	*44,37*	66 094	**4 015 210**	16 998	—	943 056	21
—	—	—	—	—	—	—	122 748	—	500 728	22a
35 822	5464	*5161*	ca. *10,5**	ca. *20,6**	—	**71 896**	6	—	34 643	- b
410 657	160 307	*3708*	ca. *17,5**	ca. *23,2**	2022	**710 893**	1349	—	472 886	23a
287 488	226 645	*2235*	ca. *18,75**	ca. *25,3**	—	**625 118**	1067	—	296 440	- b
495 539	511 847	*735*	*22,40*	*38,82*	—	**1 284 561**	19 620	—	121 900	24
1 691 064	318 713	*1817*	*34,5*	*46,62*	—	**2 897 457**	185 838	in Kol. 149c	640 470	25
1 510 420	1 184 819	*504*	*35,5*	*35,5*	—	3 748 294	6816	—	1 361 178	26
6 490 657	4 293 347	*2827*	*36,07*	*36,07*	—	**14 847 222**	162 665	70 860	4 813 502	
3 334 775	2 375 607	*2076*	*32,26*	*39,65*	250 502	**8 953 590**	513 854	in Kol. 149c	4 088 077	27
5 221 611	3 995 934	*3061*	*30,04*	*41,81*	400 413	**12 836 591**	34 750	8	3 574 202	28
2 333 515	3 689 148	*3098*	*28,37*	*36,65*	—	**8 366 861**	594 183	in Kol. 149c	3 150 705	29
1 199 253	2 284 108	*2758*	*23,18*	*37,01*	109 253	**5 618 390**	727 322	148 570	3 015 180	30a
259 666	1 563 208	*2477*	*24,49*	*23,39*	19 388	**2 697 851**	335 066	81 114	712 278	- b
408 340	2 656 269	*2741*	*24,52*	*27,11*	64 526	**4 687 426**	267 550	47 292	668 481	- c
2 565 464	1 000 883	*1426*	*43,40*	*49,22*	—	**4 838 120**	1571	—	933 980	31
212 247	330 103	*2583*	—*	—*	—	**700 887**	233 087	213 656	685 973	32
29 716	55 053	*1247*	*35,59*	*55,25*	44 551*	**237 951**	1737	—	71 169	33
934 485	2 085 283	*1909*	ca. *30,3**	ca. *35,6*	28 839	**5 315 955**	447 005	112 192	3 089 787	34
8066	18 997	*644*	*25,49*	*28,42*	—	**273 473**	—	—	19 209	35
17 264 882	10 806 060	*1814*	*40,36*	*51,14*	1 093 086	**34 374 699**	946 075	329 940	12 338 141	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	138 a. auf der eigenen Bahn	138 b. auf fremden Bahnen	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn	142 b. auf fremden Bahnen	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
					(Forts.) I. Leistungen der				
					B. Wagen.				
		Die Personenwagen haben durchlaufen							
		Achsmeilen.		Meilen	Procent	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Meilen
37	Leipzig-Dresdener	1 579 317	116 310	*4370*	*28,19*	in Kol. 138a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	—	*2277*	*34,08*	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	432 188	1282	*2833*	*24,0*	in Kol. 142	156 114*	310*	*5586**
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 088 289	53 408	*3695*	*33,79*	138 576	242 111	173 740	*7701*
41	a. Magdeburg-Halberstädter	933 782	252 079	*2892*	*23,08*	109 157	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	423 898	20 577	*3899*	*21,74*	61 992	147 090	—	*12 257*
42	Mecklenburgische	460 656	22 091	*3424*	*27,15*	132 682	143 379	11	*7169*
43	Neisse-Brieger	121 863	11	*3385*	*33,41*	in Kol. 142a	40 825	—	*4536*
44	Niederschlesische Zweigbahn	132 715	34 800	*2094*	*32,36*	42 047	40 789	16 231	*4386*
45	Oppeln-Tarnowitzer	67 102	5067	*4811*	*26,78*	—	66 357	5251	*5967*
46	Ostpreußische Südbahn	250 707	—	*2038*	*25,93*	37 980	42 358	—	*2353*
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	855 913	355 033	*4553*	ca. *25**	—	488 609	137 294	*8941*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	168 357	120 420	*4247*	ca. *22**	—	101 299	79 034	*8197*
	c. Neustadt-Dürkheimer	14 978	17 004	*5330*	ca. *26**	—	—	48 204	*8034*
48	Rheinische	2 908 315	965 290	*4941*	*31,34*	489 847	1 035 127	196 516	*5729*
49	Schleswigsche	340 308	207 601	*6371*	*25,21*	42 378*	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
50	Taunus-E.	835 001	13 654	*3239*	*19,6*	—	109 839	27 308	*2689*
51	a. Thüringische	1 685 846	678 132	*6494*	*24,64*	181 304	497 666	110 249	*7152*
	b. Werra-E.	427 981	13 574	*3680*	*25,60*	65 760	183 808	1280	*5141*
52	Tilsit-Insterburger	103 642	—	*2879*	*24,5*	30 270	20 858	—	*2607*
	Oesterreichische Bahnen.								
53	Aussig-Teplitzer	99 708	—	*1662*	*31,16*	—	37 956	—	*6326*
54	Böhmische Westbahn	354 179	—	*2214*	*24,0*	42 959	177 606	—	*7400*
55	Brünn-Rossitzer	34 260	—	*2447*	*25,19*	—	10 160	—	*2540*
56	Buschtěh-rader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejbybka c. Pferde-Bahn	112 162	—	*4006*	*33,91*	—	20 161	—	*2520*
		—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	922 669	3415	*3842*	*20,43*	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	65 312	—	*1921*	*25,36*	in Kol. 142b	36 116	—	*3009*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 061 574	753 088	*4973*	*35,20*	482 323	1 580 084	27 568	*6643*
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	2 059 979	124 755	*2830*	*26,89*	242 228	631 319	—	*5174*
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn	51 124	—	*881*	—	—	in Kol. 144a	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	438 129	—	*5477*	*25,66*	88 325	142 327	—	*5930*
62	Mohacs-Fünfkirchener	55 934	—	*2797*	*29,46*	—	19 001	—	*2375*
63	a. Oesterreichische nördliche	1 821 238	388 767	*3837*	*36,84*	297 021	1 275 588	88 476	*6959*
	b. Oesterreichische südöstliche	1 900 249	376 952	*3853*	*39,88*	320 045	947 365	26 543	*4290*
	c. Wien-Neu-Szönyer	220 435	45 093	*1520*	*29,66*	14 930	105 280	7710	*2690*
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 445 095	82 358	*3310*	*26,32*	636 077	2 135 217	30 693	*6224*
	b. Tiroler	791 590	2340	*3267*	*27,03*	16 010	152 200	1246	*2557*
65	Süd-Norddeutsche	456 738	42 774	*2715*	*22,19*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
66	Theiß-Bahn	966 238	12 660	*2250*	*39,21*	183 933*	387 930	586	*3211*
67	Turnau-Kralup-Prager	117 676	50 939	*3513*	*27,28*	in Kol. 142	56 158	5270	*7679*
	Fremdländische Bahnen.								
68	Lüttich-Mastrichter	210 000	—	*4565*	*49,85*	—	67 104	—	*4194*
69	Niederländische Rhein-E.	1 090 307	8317	*3184*	*34,13*	71 837	610 447	—	*5355*
70	a. Warschau-Wiener	981 601	186 715	*7081*	*37,67*	—	336 207	6867	*7147*
	b. Warschau-Bromberger	402 165	353 299	*4018*	*18,0*	—	143 862	26 969	*4745*
71	Niederländische Staats-E.	1 524 341	3783	*4366*	*23,44*	46 474	817 351	2210	*6718*

Digitized by Google

144	145	146		147	148	149			

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
2 777 302	3 398 048	*2119*	*26,90*	*37,74*	in Kol. 144a	7 870 977	168 028	in Kol. 149c	4 832 097	37
352	—	*88*	*32,3*	*71,55*	600	164 800	—	—	1294	38
566 967	153 571	*1193*	*37,19*	*47,55*	48 036	1 358 469	791	—	196 281	39
1 915 183	2 461 141	*1422*	*31,03*	*40,6*	3102	6 075 330	71 699	33 360	3 086 355	40
2 133 394	4 583 431	*2018*	*23,63*	*30,26*	in Kol. 144a	8 011 843	268 168	in Kol. 149c	2 905 027	41a
815 731	809 368	*2655*	*23,91*	*43,46*	" " 144a	2 278 656	13 085	—	801 190	- b
638 944	481 714	*1328*	*21,36*	*40,0*	" " 144	1 879 477	55 304	11 349	327 416	42
94 603	335 783	*2850*	*35,74*	*67,86*	21 321	614 406	860	—	216 140	43
114 805	306 366	*1572*	*29,09*	*44,66*	23 622	711 375	35 105	10 412	485 836	44
329 553	439 049	*1931*	*49,31*	*66,10*	—	912 379	—	—	174 255	45
474 800	59 870	*717*	*29,14*	*32,38*	in Kol. 144a	865 715	152	—	34 002	46
3 001 138	2 581 261	*1658*	ca. *35**	ca. *50,75**	—	7 419 218	263 673	148 048	3 462 564	47a
123 993	1 346 777	*1656*	ca. *40**	ca. *60*	—	1 939 880	177 634	99 576	1 548 444	- b
—	—	—	—	—	—	80 186	47 871	31 377	46 138	- c
5 695 208	4 901 165	*1565*	*39,61*	*42,0*	675 601	16 867 069	367 836	105 226	4 628 078	48
798 429	475 479	*2088*	—*	—*	—	1 864 195	89 429	in Kol. 149c	231 875	49
219 638	255 843	*1014*	*28,92*	*38,41*	—	1 461 283	26 127	16 732	159 495	50
3 093 301	4 279 898	*2140*	*28,13*	*42,98*	274 340	10 800 736	518 581	287 984	4 427 104	51a
474 261	867 009	*1944*	*27,95*	*47,25*	2550	2 036 223	1727	in Kol. 149c	1 241 150	- b
81 342	295 635	*1473*	*26,33*	*33,14*	40 895	372 642	—	—	21 746	52
167 044	—	*216*	—	—	in Kol. 144a	304 708	512	—	223 950	53
1 718 920	1 885 810	*2329*	*48,46*	*48,46*	61 962	4 421 436	—	—	502 815	54
153 856	15 838	*866*	*41,54*	*45,31*	—	214 114	—	—	76 738	55
335 895	25 299	*1014*	*47,5*	*48,7*	—	493 521	347	—	560 802	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
4 686 452	4 447 727	*3173*	*29,78*	*34,0*	in Kol. 144	10 060 263	4792	—	4 490 967	57
142 588	44 316	*658*	*44,20*	*44,95*	—	288 332	—	—	205 254	58
17 188 461	12 524 061	*2480*	*37,0*	*47,70*	—	35 617 159	543 169	in Kol. 149c	11 183 852	59
5 444 600	4 970 916	*2618*	*47,42*	*47,91*	—	13 473 797	141 551	—	5 812 260	60a
960 807	—	*630*	—	—	—	1 011 931	—	—	—	- b
1 140 054	2 929 488	*3325*	*28,8*	*28,8*	in Kol. 144	4 738 323	—	—	382 623	61
764 052	—	*1547*	*42,2*	*50,0*	4586	843 573	—	—	—	62
12 839 149	8 216 947	*3055*	*30,15*	*35,53*	—	24 927 186	652 212	—	8 236 308	63a
18 028 312	9 396 779	*2913*	*32,72*	*36,74*	—	30 996 245	102 975	3585	8 520 635	- b
1 882 164	812 218	*1752*	*37,25*	*37,96*	—	3 087 831	68 779	14 720	483 905	- c
28 950 714	3 990 021	*2758*	*40,20*	*40,47*	290 834	42 561 009	211 961	15 007	2 404 940	64a
568 370	39 780	*239*	*43,0*	*43,0*	38 400	1 609 936	44 300	—	88 465	- b
1 251 843	1 485 176	*1719*	*25,76*	*25,76*	—	3 236 531	21 982	—	1 179 011	65
4 101 280	2 944 961	*2839*	*32,21*	*42,59*	364 581*	8 962 169	9578	—	1 920 645	66
363 970	217 543	*1925*	*36,24*	*42,51*	in Kol. 144	811 556	42 099	588	422 373	67
95 687	75 885	*533*	*25,10*	*25,10*	—	448 676	—	—	85 529	68
2 507 128	2 923 097	*2197*	*38,24*	*49,94*	418 749	7 629 882	—	—	663 025	69
4 818 680	1 666 907	*1894*	*33,27*	*47,39*	—	7 996 977	352 000	25 919	3 159 830	70a
332 777	1 975 245	*2271*	*21,72*	*35,16*	—	3 234 317	177 086	8031	1 212 413	- b
1 659 282	818 720	*701*	*24,55*	*25,22*	—	4 872 161	—	—	741 320	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	150			151			152		
		(Forts.) I. Leistungen der								
		(Forts.) B. Wagen.								
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Canpage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1	Badische	4 305 974	44 474	5905	1 470 050	15 183	2016	11 245 307	116 147	15 420
2	Bayerische { b. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2 010 418 / 8 041 672	9417 / 37 414	1251 / 4967	542 924 / 2 171 696	2543 / 10 104	351 / 1341	9 368 125 / 37 472 500	43 883 / 174 340	5826 / 23 146
3	Braunschweigische	1 730 339	49 566	6581	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 419 726	298 474	39 628
4	Friedrich-Franz-E.	222 431	14 406	1913	97 180	6294	835	351 956	22 795	3026
5	Main-Neckar	845 895	72 733	9656	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 788 660	153 797	20 418
6	Bebra-Hanauer	155 839	14 984	1990	68 326	6570	872	175 538	16 879	2241
7	Hannoversche	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	29 409 045*	242 950	32 242
8	Main-Weser	1 597 283	60 434	8022	716 068	27 093	3596	4 813 276	183 249	24 325
9	Nassauische	1 079 939	43 060	5718	317 401	12 656	1680	2 165 821	86 356	11 467
10	Niederschl.-Märk. u. Sch. Gb.	3 418 073	50 691	6730	1 242 132	18 421	2446	28 809 572	427 252	56 725
11	Preuß. Ostbahn	4 286 506	37 492	4978	1 289 944	11 283	1498	14 456 332	126 444	16 788
12	Saarbrücker	553 728	28 323	3759	248 777	12 725	1689	4 026 757	205 972	27 342
13	Westfälische	1 056 083	31 714	4211	536 143	16 100	2138	6 468 605	194 252	25 790
14	Sächsische östliche	1 678 635	65 266	8665	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 477 841	407 381	54 088
15	Sächsische westliche	4 361 931	62 047	8236	" " 152a	" " 152b	" " 152b	23 468 522	333 834	44 322
16	Württembergische	3 965 604	50 064	6647	1 221 773	15 424	2048	9 899 565	124 979	16 593
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 790 885	52 571*	6980	2 086 150	28 930*	3841	17 255 911	231 779	30 772
18	Hessische Nordbahn	692 440	34 936	4639	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	3 885 947	196 062	26 031
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 722 176	28 949*	3844	1 112 148	18 695*	2482	28 077 682	453 597	60 223
	c. Stargard-Posener	486 050	21 478	2852	215 385	9518	1264	3 704 567	163 702	21 734
20	Rhein-Nahe-E.	538 884	33 680	4471	195 176	12 199	1619	2 859 003	178 688	23 722
21	Wilhelms-Bahn	297 668	13 253	1759	146 247	6514	865	2 067 440	83 566	11 095
22	a. Gößnitz-Geraer	122 748	26 569	3527	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	500 728	108 383	14 389
	b. Greiz-Brunner	30 616	22 512	2990				70 465	51 813	6881
23	a. Löbau-Zittauer	137 888	30 574	4059				883 543	195 907	26 010
	b. Zittau-Reichenberger	111 759	31 481	4179				583 928	164 487	21 837
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	285 813	157 908*	20 965	—	—	—	617 439	120 830	16 042
25	Altona-Kieler	987 800	30 582	4060	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 331 534	72 184	9584
26	Bayerische { c. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / Ostbahnen { b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	669 340 / 2 548 534	8223 / 31 309	1092 / 4157	262 658 / 1 155 465	3227 / 14 195	428 / 1884	2 871 598 / 11 304 159	35 278 / 138 872	4681 / 18 437
27	Berlin-Anhaltische	1 936 623	39 408	5232	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 679 022	156 218	20 740
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg Bergedorfer	2 311 279	58 189	7726	639 610	16 103	2138	8 795 813	221 445	29 401
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 736 466	88 867	11 799	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 484 220	280 666	37 263
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	1 464 636 / 626 654 / 906 361	49 331 / 27 485 / 29 746	6549 / 3649 / 3949	418 742 / 210 747 / 241 701	14 104 / 9234 / 7932	1873 / 1226 / 1053	4 214 433 / 971 944 / 1 076 821	141 948 / 42 629 / 35 340	18 846 / 5659 / 4692
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	896 538	39 159	5199	221 332	9667	1283	3 499 444	152 847	20 293
32	Frankfurt-Hanauer	391 614	71 724	9522	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 111 876*	203 640	27 037
33	Glückstadt-Elmshorner	76 894	17 087	2269	19 710	4380	582	100 885	22 419	2977
34	Hessische Ludwigs-E.	1 560 225	63 970	8493	629 324	25 803	3426	4 024 272	164 997	21 906
35	Homburger	214 490	89 000	11 816	31 920	13 245	1758	27 275	11 317	1502
	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 220 712	60 109	7980	1 444 463	20 571	2731	29 603 023	421 593	55 973

Digitized by Google

153			154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a.	b.		a.	b.	a.	b.			
überhaupt	pro Meile	pro Kilometer	eisernen	stählernen	eisernen	stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Bahnlänge			Achse		Radreifen				
Meilenzahl.			(seit der Anschaffung) zurückgelegte						
Achsmeilen.							Thlr.	Thlr.	
17 598 188	*181 762*	*24 132*	—	—	—	—	147 218	145 931	1
12 376 868	*87 977*	*7659*	—	—	—	—	*59 708*	*1199*	
49 507 472	*230 352*	*30 580*	—	—	—	—	210 832	4796	2
12 150 065	*348 040*	*46 208*	71 810	33 383*) 33 416*)	44 426	54 551*) 33 383*)	249 223	177 880	3
823 297	*53 322*	*7079*	—	25 059	2411	25 059	4143	17 198	4
2 634 555	*226 531*	*30 074*	—	—	—	—	27 803	18 923	5
430 831	*41 426*	*5500*	—	—	—	—	2305	11 975	6
30 428 525	*251 371*	*33 374*	—	—	—	—	349 762	369 262	7
7 284 701	*275 622*	*36 590*	—	—	—	—	93 487	44 710	8
3 637 873	*145 051*	*19 260*	26 371	—	15 332	26 371	26 374	58 535	9
34 981 052	*518 776*	*68 877*	77 392	82 484	39 951	36 604	474 361	356 723	10
21 965 361	*192 122*	*25 507*	50 167	67 566	46 584	67 566	121 930	153 562	11
5 037 961	*257 696*	*34 215*	—	—	—	—	117 062	214 615	12
8 432 155	*253 218*	*33 619*	24 000	37 085	24 000	37 085	132 564	81 681	13
12 179 293	*473 534*	*62 871*	—	—	—	—	104 973	75 617	14
28 030 654	*398 729*	*52 939*	—	—	—	—	110 117	174 004	15
15 820 242	*199 725*	*26 517*	—	—	—	—	121 217	64 955	16
23 537 372	*316 150*	*41 974*	—	—	—	—	145 204	241 245	17
4 578 387	*230 998*	*30 670*	—	—	—	—	85 398	27 185	18
31 598 055*	*510 469*	*67 773*	80 893	50 512	51 663	65 565	363 488	449 868	19a
							111 368	116 007	- b
4 671 391	*206 424*	*27 406*	63 304	26 236	42 647	26 236	88 792	59 045	- c
3 682 167	*230 137*	*30 552*	—	—	—	—	82 577	52 104	20
2 631 719	*106 375*	*14 123*	25 000	—	14 000	—	23 570	58 368	21
623 476	*134 952*	*17 916*	—	—	—	—	16 208	—	22a
101 081	*74 324*	*9871*	—	—	—	—	950	137	- b
1 023 453	*226 930*	*30 128*	—	—	—	—	14 022	4268	23a
695 687	*195 968*	*26 017*	—	—	—	—	9482	5837	- b
903 252	*278 737*	*37 007*	18 981	25 635	11 075	16 426	4090	13 683	24
3 319 334	*102 766*	*13 644*	36 903	30 057	25 000	—	26 856	12 701	25
3 890 897	*47 799*	*6346*	—	—	—	—	*41 438*	*34 533*	26
15 364 035	*188 747*	*25 059*	—	—	—	—	165 752	155 331	
10 158 309	*206 709*	*27 444*	88 021	94 818	36 447	45 387	51 213	20 660	27
12 410 115	*312 440*	*41 482*	72 663	103 819	28 207	30 910	35 352	46 138	28
7 687 308	*393 414*	*52 234*	79 610	45 695	43 832	43 596	102 043	123 715	29
6 434 529	*216 724*	*28 774*	31 315	65 065	32 638	30 965	—*	—*	30a
1 947 155	*85 401*	*11 338*	32 579	—	30 344	21 699	—*	—*	- b
2 455 286	*80 580*	*10 698*	28 659	—	28 659	19 015	—*	—*	- c
4 766 251	*208 179*	*27 639*	28 000	15 000	23 000	25 000	25 545	27 866	31
1 503 490*	*275 364*	*36 559*	—	—	—	—	14 258	9764	32
255 180	*56 707*	*7530*	—	—	—	—	2264	1748	33
6 342 151*	*260 031*	*34 523*	—	—	—	—	49 885	27 478	34
273 685	*113 562*	*15 077*	—	—	—	—	481	495	35
36 858 014	*524 915*	*69 691*	—	—	—	—	401 208	363 487	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)		150			151			152		
					(Forts.) I. Leistungen der					
					(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
37	Leipzig-Dresdener	1 747 345	88 923	11 806	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 609 399	387 247	51 413
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	204 910	27 205	—	—	—	1646	2058	273
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	432 979	29 656	3937	156 114	10 693	1420	763 248	52 277	6941
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 159 988	59 917	7955	275 471	14 229	1889	5 001 538	258 344	34 300
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 201 950	52 671	6993	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 038 421	220 789	29 313
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	436 983	30 558	4057	147 090	10 286	1366	1 616 921	113 071	15 012
42	Mecklenburgische	515 960	26 775	3555	154 728	8029	1066	966 360	50 148	6658
43	Neisse-Brieger	122 723	19 858	2636	40 825	6606	877	310 743	50 282	6675
44	Niederschlesische Zweigbahn	167 820	17 665	2346	51 201	5390	716	600 641	63 225	8395
45	Oppeln-Tarnowitzer	67 102	6631	880	66 357	6557	871	503 808	49 783	6609
46	Ostpreußische Südbahn	250 859	16 904	2244	42 358	2854	379	508 802	34 286	4552
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 119 586	47 460	6300	636 657	26 988	3582	6 463 702	274 002	36 374
	b. Pfälzische Maximiliansb.	345 991	41 386	5494	200 875	24 028	3190	1 672 437	200 052	26 560
	c. Neustadt-Dürkheimer	62 849	30 435	4041	31 377	15 195	2017	46 138	22 343	2966
48	Rheinische	3 276 151	49 029	6509	1 140 353	17 066	2266	10 323 286	154 494	20 512
49	Schleswigsche	429 737	15 271	2027	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 030 304	36 613	4861
50	Taunus-E.	861 128	128 335	17 039	126 571	18 863	2504	379 133	56 502	7501
51	a. Thüringische	2 204 427	57 853	7681	785 650	20 619	2737	7 520 405	197 365	26 204
	b. Werra-E.	429 708	18 922	2512	183 808	8094	1075	1 715 411	75 535	10 029
52	Tilsit-Insterburger	103 642	14 475	1922	20 858	2913	387	103 088	14 397	1911
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	100 220	33 075*	4391	37 956	12 527*	1663	390 994	88 460	11 744
54	Böhmische Westbahn	354 179	13 285	1764	177 606	6662	884	2 221 735	83 336	11 064
55	Brünn-Rossitzer	34 260	9136	1213	10 160	2709	359	230 594	61 492	8164
56	Buschtéh-rader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejsbrodka c. Pferde-Bahn	112 509	15 204	2019	20 161	2725	362	896 697	121 175	16 090
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	927 461	19 813	2631	—	—	—	9 177 419	196 057	26 029
58	Graz-Köflacher	65 312	12 299	1633	36 116	6801	903	347 842	65 503	8693
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 604 743	44 868	5957	1 580 084	19 667	2611	28 372 313	353 153	46 887
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	2 201 530	38 670	5134	631 319	11 089	1472	11 256 860	197 732	26 252
		51 124	2943	391	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	960 807	55 314	7344
61	Lemberg-Czernowitzer	438 129	12 479	1657	142 327	4054	538	1 522 677	43 369	5758
62	Mohacs-Fünfkirchener	55 934	6923	919	19 001	2352	312	764 052	94 561	12 554
63	a. Oesterreichische nördliche	2 473 450	39 696	4872	1 275 588	20 471	2718	21 075 457	338 235	44 905
	b. Oesterreichische südöstliche	2 003 224	21 739	2886	950 950	10 320	1370	26 548 947	288 106	38 251
	c. Wien-Neu-Szönyer	289 214	13 818	1835	120 000	5734	761	2 366 069	113 047	15 009
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 657 056	31 699	4208	2 150 224	10 239	1359	31 355 654	149 306	19 823
	b. Tiroler	835 890	28 814	3826	152 200	5246	696	656 835	22 642	3007
65	Süd-Norddeutsche	478 720	18 286	2428	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 430 854	92 852	12 328
66	Theiß-Bahn	975 816	12 622	1676	387 930	5018	666	6 021 925	77 893	10 342
67	Turnau-Kralup-Prager	159 775	13 867	1841	56 746	4925	654	786 343	68 247	9061
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Maestrichter	210 000	54 404	7223	67 104	17 385	2308	181 216	46 947	6233
69	Niederländische Rhein-E.	1 090 307	46 915	6229	610 447	26 267	3487	3 170 153	136 409	18 111
70	a. Warschau-Wiener	1 333 601	28 741	3816	362 126	7804	1036	7 978 510	171 951	22 829
	b. Warschau-Bromberger	579 251	30 976	4113	151 893	8123	1078	1 545 190	82 630	10 971
71	Niederländische Staats.-E.	1 524 341	19 076	2533	817 351	10 228	1358	2 400 602	30 041	3988

Digitized by Google

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
9 356 744	*476 170*	*63 219*	—	—	—	—	122 203	91 609	37
166 174	*207 718*	*27 578*	104 990	5777	77 600	8736	—	—	38
1 400 377	*95 916*	*12 731*	108 417	3559	38 503	16 745	5176	4705	39
6 578 675	*339 808*	*45 115*	65 868	23 263	47 993	23 273	39 912	22 535	40
6 349 528	*278 211*	*36 942*	—	—	—	—	91 706	182 268	41a
2 262 986	*158 251*	*21 010*	44 975	—	—	—	4620	10 654	- b
1 769 730	*91 838*	*12 193*	71 410*	—	—	—	12 203	12 678	42
495 612	*80 196*	*10 647*	—	—	—	—	5547	8395	43
885 331	*93 193*	*12 374*	48 692	4949	48 692	—	24 400	19 927	44
637 267	*62 971*	*8360*	40 325	—	40 325	—	3962	10 490	45
839 999	*56 604*	*7515*	13 484	—	13 484	—	1260	1636	46
8 219 945	*348 450*	*46 258*	—	—	—	—	—	4374	47a
2 219 303	*265 466*	*35 245*	—	—	—	—	13 596	—	- b
140 364	*67 973*	*9024*	—	—	—	—	—	—	- c
13 903 238	*238 031*	*31 602*	30 000	46 500	27 600	44 350	193 181	243 684	48
1 528 493	*54 317*	*7211*	—	—	—	—	14 178	25 791	49
1 366 832	*203 700*	*27 045*	—	—	—	—	3752	8483	50
10 966 126	*287 795*	*38 209*	—	—	—	—	115 192	115 247	51a
2 397 237	*105 559*	*14 015*	32 615	—	25 165	—	30 789	22 845	- b
298 753	*41 725*	*5539*	14 587	—	14 587	—	730	6034	52
529 170	*134 062*	*17 799*	—	—	—	—	17 320	3900	53
2 858 441	*107 218*	*14 235*	70 869	—	—	18 000	21 214	76 547	54
275 014	*73 337*	*9737*	—	—	—	—	3539	407	55
1 029 367	*139 104*	*18 471*	—	—	—	—	32 022	2459	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
10 104 880	*215 870*	*28 660*	—	—	—	—	56 916	134 361	57
449 269	*84 608*	*11 232*	—	—	—	—	6313	1786	58
34 039 463	*423 692*	*56 252*	49 514	28 692	49 480	22 807	283 941	215 495	59
14 331 937	*251 746*	*33 423*	—	—	—	—	353 263	325 123	60a
1 011 931	*58 257*	*7735*	—	—	—	—	—	—	- b
2 191 458	*62 418*	*8287*	—	—	—	—	—	46 795	61
843 573	*104 402*	*13 861*	—	—	—	—	—	—	62
25 121 516	*403 170*	*53 528*	—	—	—	—	—*	—*	63a
29 823 166	*323 637*	*42 968*	—	—	—	—	—*	—*	- b
2 790 213	*133 312*	*17 699*	—	—	—	—	—*	—*	- c
41 089 845	*195 657*	*25 977*	—	—	—	—	57 014	146 282	64a
1 699 335	*58 578*	*7777*	—	—	—	—	4224	15 514	- b
2 909 574	*111 137*	*14 755*	—	—	—	—	1907	31 557	65
7 844 313	*101 466*	*13 471*	—	—	—	—	47 203	105 968	66
1 002 864	*87 089*	*11 556*	—	—	—	—	7446	6649	67
458 320	*118 736*	*15 764*	—	—	—	—	6715	14 800	68
5 361 493	*230 701*	*30 630*	—	—	—	—	88 438	279 559	69
9 674 237	*208 496*	*27 681*	—	—	—	—	181 467	63 507	70a
2 276 334	*121 729*	*16 161*	—	—	—	—	41 954	104 076	- b
4 788 768	*59 927*	*7956*	—	16 900	—	16 900	24 557	27 528	71

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158	159	160	161	162	163	164				
								II. Personen- und				
								A. Im Betriebsjahre 1867				
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon				
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
37	Leipzig-Dresdener	20 617	300 681	1 143 393	—	52 083	1 516 774	1 163 245	169 463	164 975	19 091
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5056	207 420	676 565	—	—	889 041*	889 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	4085	85 601	330 457	—	10 497	430 640*	387 515	22 869	20 256	—
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	5890	143 001	701 957	279 075	49 525	1 179 448	1 038 339	66 211	64 007	10 891
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16 102	227 840	678 467	437 539	73 494	1 433 442*	1 091 085	in Kol. 164c	178 477	163 880
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1437	35 607*	150 608*	112 510	19 551	319 713	297 128	10 208	12 377	—
42	Mecklenburgische	6146	111 902	235 089	—	18 342	371 479	258 269	53 295	51 348	8567
43	Neisse-Brieger	1172	15 154	42 845	97 147	21 276	177 594	122 335	29 350	25 909	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	1063	19 112	68 838	79 774	13 732	182 519	111 061	34 537	31 650	5271
45	Oppeln-Tarnowitzer	516	5625	23 424	61 431	1071	92 067	83 255	4134	4656	22
46	Ostpreußische Südbahn	1013	30 880	106 065	181 633	7951	327 542	327 019	169	354	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	9368	308 113	1 293 178	—	59 895	1 670 534	1 215 007		455 547	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4206	90 168	375 435	—	18 057	487 866	417 093	in Kol. 164c	70 773	in Kol. 164c
	c. Neustadt-Dürrheimer	748	35 927	134 888	—	2157	173 720	167 326		6394	
48	Rheinische	343 747	1 264 853	2 626 838	165 044	101 949	4 502 431	3 529 855	351 021	343 550	278 005
49	Schleswigsche	1595	41 364	345 890	—	—*	388 849	288 826	47 293	47 428	5302
50	Taunus-E.	38 770	357 596	826 947	—	—*	1 223 313	1 124 977	41 512	56 824	in Kol. 164b
51	a. Thüringische	13 526	344 424	1 198 668	—	59 517	1 616 135	1 387 722	92 612	90 578	45 223
	b. Werra-E.	2232	75 952	377 436	—	15 075	470 695	431 002	20 600	16 693	2400
52	Tilsit-Insterburger	422	9729	21 234	55 035	4184	90 604	73 766	9322	7516	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	2659	27 829	109 775	—	3766	144 029	96 020	20 349	27 660	—
54	Böhmische Westbahn	4530	29 121	158 256	—	12 430	204 337*	195 151	4362	4824	—
55	Brünn-Rossitzer	443	7973	42 339	—	3597	54 352	54 352	—	—	—
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka. c. Pferde-Bahn	215	2033	10 872	7889	25 202	46 211	17 931	14 627	13 653	—
		527	6738	39 993	42 542	—	89 800	89 800	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	6304	48 160	208 348	—	19 727	282 539	268 577	in Kol. 164c	12 154	1808
58	Graz-Köflacher	121	6326	96 402	—	2253	105 102	105 102	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	44 771	292 647	1 043 350	—	462 590	1 843 358	1 465 677	176 280	200 227	1174
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn	25 067	170 834	652 642	—	435 669	1 284 212	1 229 740	27 123	27 349	—
		—	1785	20 891	—	3977	26 653	26 653	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	2578	27 023	89 953	—	13 146	132 700	126 094	3737	2869	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	564	11 314	25 052	—	6531	43 461	43 461	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	18 367	138 161	602 543	—	591 914	1 350 985*	1 074 931	117 551	146 169	12 334
	b. Oesterreichische südöstliche	31 160	224 321	454 321	—	204 976	914 778*	674 704	97 931	138 693	3450
	c. Wien-Neu-Szönyer	2462	30 943	133 507	—	45 324	212 236*	196 065	8635	7536	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	84 210	663 425	2 857 739	—	195 178	3 800 552	3 764 513*	in Kol. 164a	36 039	—
	b. Tiroler	8136	73 151	426 610	—	26 283	534 180	506 576*	" " 164a	27 604	—
65	Süd-Norddeutsche	1772	26 805	136 332	223 539	24 617	413 065	348 898	32 450	31 717	—
66	Theiß-Bahn	8697	102 295	262 370	—	64 743	438 105	298 814	75 574	63 717	—
67	Turnau-Kralup-Prager	1327	13 501	66 403	86 295	4993	172 519	90 173	34 230	33 402	14 714
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maestrichter	16 943	68 605	408 638	—	—	494 186	446 885	13 144	13 910	247
69	Niederländische Rhein-E.	89 084	234 629	475 924	—	564 979	1 364 616	1 238 265	62 075	62 343	1933
70	a. Warschau-Wiener	13 344	111 359	289 289	308 334	47 821	770 147	651 504	58 502	59 600	541
	b. Warschau-Bromberger	6268	51 374	82 649	110 335	18 923	269 549	241 280	6061	22 208	—
71	Niederländische Staats-E.	69 599	395 002	1 684 084	—	—	2 148 685	2 018 466	in Kol. 164c	130 219	—

Digitized by Google

163	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck über-haupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueber-fracht.	Davon sind b. Frei-gewicht.	Hunde (der Reisenden)	Eilgüter a. im Binnen-verkehre aufgegeben (und ange-kommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgege-ben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. Verkehre angekom-men von fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durch-gangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnen-verkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) c. Verkehre angekom-men von fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) d. im Durch-gangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
—	38 092	—	4190	106 662	89 837	75 567	19 739	102 547	392 341	821 767	896 668	981 050	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
46 786	—	—	1125	27 946	11 504	18 307	—	—	789 299	111 076	249 574	—	39
91 334	27 951	63 383	2110	129 230	55 963	79 112	44 645	17 910	857 050	533 967	545 212	366 425	40
142 586	—	—	4022	116 409	in Kol. 168a	251 314	in Kol. 168c	—	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	41a
24 541	—	—	1716	55 394	32 609	37 641	—	5163	168 272	487 656	312 221	—	- b
79 553	—*	—	1610	20 032	13 143	20 847	3799	w. u. not.	212 616	183 230	365 929	79 294	42
10 805	3136	7669	325	686	5294	3866	—	w. u. not.	7437	28 062	32 798	—	43
18 310	4172	14 138	441	7946	8769	14 830	4536	600	71 434	56 077	82 497	50 041	44
4438	1990	2448	210	474	893	1267	889	687	3183	4438	10 962	13 742	45
15 075	3902	11 173	823	3445	166	239	—	7295	149 326	3656	9126	—	46
54 788	54 788	—	5607	34 808		129 670		—	67 236		501 365		47a
18 475	18 475	—	1425	16 806		30 137		—	29 485		108 989		- b
5983	5983	—	452	8134	in Kol. 168a	5599	in Kol. 168c	—	7225	in Kol. 170c	8121	in Kol. 170c	- c
293 821	104 306	189 515	10 252	135 473	97 386	116 314	83 054	152 434	391 726	518 114	772 798	576 807	48
38 047	8184	29 863	815	5806*	11 545*	13 425*	2681*	—	152 303*	127 350*	170 028*	22 864*	49
57 872*	54 958	2914*	2400	22 557	in Kol. 168a	35 085	in Kol. 168c	u. not.	195 377	670 531	398 409	in Kol. 170c	50
174 738	45 000	129 738	4518	137 309	69 436	53 246	52 961	15 572	594 317	670 531	554 429	630 936	51a
40 684	32 246	8438*	1946	29 165	20 759	16 529	8817	—	141 769	286 768	168 462	109 393	- b
7989	2060	5929	193	1014	872	1873	—	3568	18 685	7284	17 838	—	52
—	—	—	u. not.	10 708	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	213 018	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	53
23 575	7789	15 786	249	7449	3316	2699	—	—	2 554 513*	1 147 798*	560 704*	—	54
2345	—	—	36	—	—	—	—	—	9967	5544	8242	—	55
1400	600	800	20	243	192	612	—	—	121 213	33 360	30 484	—	56a
2973	1197	1776	39	491	—	—	—	190	61 363	—	—	—	- bc
50 116*	16 712	33 404	437	5507	in Kol. 168c	13 380	2045	—	143 342	102 058	278 526	86 424	57
1611	885	726	64	1291	—	—	—	—	247 235*	—	—	—	58
254 152	104 207	149 945	2198	140 170	72 155	48 243	13 769	—	1 073 139	1 359 257	1 619 491	637 895	59
105 441	41 016	64 425	1496	178 356	32 887	28 296	6380	—	1 645 721	16 620	8323	—	60a
1409	462	947	1	837	—	—	—	—	552 627	—	14 424	—	- b
23 486	7293	16 193	163	2050	299	2020	—	—	280 080	465 770	129 368	—	61
4531	1537	2994	172	1605	—	—	—	—	219 764	—	—	—	62
141 717*	—	w. u. not.	972	64 542	34 571	50 519	13 154	—	2 836 362	3 315 258	1 444 028	345 265	63a
127 496*	—	w. u. not.	830	48 785	45 396	33 107	4104	—	1 487 706	2 511 093	1 687 264	379 407	- b
14 772*	—	w. u. not.	396	69 615	1309	1604	—	—	791 744	276 268	84 600	8400	- c
208 854	86 285	122 569	4285	347 916*	in Kol. 168a	15 247	—	—	2 398 045*	in Kol. 170a	94 385	—	64a
33 589	13 906	19 683	—	46 160*	" " 168a	790	—	—	762 140*	" " 170a	31 544	—	- b
20 542	20 542	—	u. not.	6995	9224	13 334	—	—	229 784	391 425	365 967	—	65
52 856	27 163	25 693	484	10 374	6640	22 960	—	—	504 480*	1 390 593*	560 150*	—	66
9620	—	u. not.	42	700	1575	2527	4439	—	432 428*	275 743*	381 373*	421 410*	67
28 438	28 438	—	121	13 566	4844	5916	—	—	256 100	182 308	132 878	—	68
84 485	78 256	6229	1902	257 901	70 794	49 230	—	—	122 489	186 140	208 238	—	69
93 789*	—	—	1440	10 657	2511	5404	173	—	176 188	61 091	224 427	2941	70a
39 857*	—	—	519	4073	385	136	1355	—	73 292	7659	532	104 804	- b
76 660	—	—*	588	290 500	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	327 920	in Kol. 170c	222 160	—	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	171				172 (Forts.) II. Personen- und				173
						(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1867				
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter).
		Ztr.	Zoll-Ctr.		Ztr.	Ztr.	Zoll-Ctr.		Ztr.	Ztr.
1	Badische	7 158 621*	4 764 296*	6 721 291*	4 979 245*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 762 293
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	2 776 887 / 11 107 531	1 114 017 / 4 456 068	2 324 149 / 9 312 596	2 353 746 / 9 415 072	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	3 972 049 / 15 888 179
3	Braunschweigische	5 651 511	3 293 949	2 177 841	7 381 203	655 970	3083	4 699 241	3 991 085	6 736 995
4	Friedrich-Franz-E.	146 458	386 652	119 047	30 918	19 562	—	42 904	—	221 287
5	Main-Neckar	720 577	803 488	1 232 299	450 414	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 094 747
6	Bebra-Hanauer	292 434	17 719	41 925	—	93 490	—	106 999	—	561 550
7	Hannoversche	11 194 199	4 183 401	4 217 345	3 486 272	6 379 328	1 439 487	8 312 513	5 452 181	20 407 873
8	Main-Weser	1 539 126	1 319 035	1 940 219	2 252 993	85 881	—	2 180 070	771 900	1 851 274
9	Nassauische	5 566 751	1 898 121	573 051	630 841	595 926	20 040	1 031 196	257 930	6 411 409
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 719 545	4 280 015	6 949 684	1 899 313	1 227 118	341 452	12 324 315	1 441 160	6 835 093
11	Preuß. Ostbahn	7 716 837	2 194 411	2 096 174	870 994	387 535	2161	458 620	—	8 970 734
12	Saarbrücker	1 756 973	2 279 387	7 684 550	720 540	18 385 430*	28 508 177*	—	—	20 184 132
13	Westfälische	1 875 551	1 881 104	1 644 043	4 876 385	617 863	48 220	2 542 652	7 378 223	2 853 886
14	Sächsische östliche	8 882 793	3 000 829	4 480 552	7 606 419	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 731 446
15	Sächsische westliche	32 604 979	7 089 573	2 490 595	767 089	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	34 562 394
16	Württembergische	7 164 883	2 226 401	4 632 938	in Kol. 171bc	1 968 822	72 410	3 696 140	in Kol. 172bc	12 704 539
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	33 877 629	4 678 107	8 145 015	—*	52 373 983	18 140 612	2 816 030	—*	88 737 376
18	Hessische Nordbahn	831 396	581 083	2 087 150	5 148 741	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	950 009
19	a. Oberschlesische	7 342 595	in Kol. 171c	10 001 849	2 984 466	11 643 048	in Kol. 172c	21 952 086	355 716	19 161 129
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 740 426		2 400 690	2 504 455	—		2 440 962	1 979 998	1 900 702
	c. Stargard-Posener	379 406		1 690 872	3 346 938*	—	in Kol. 172c	637 003	1 219 679	413 228
20	Rhein-Nahe-E.	805 673	1 753 560	1 498 999	2 409 387	—	377 340*	1 517 139*	971 420*	831 528
21	Wilhelms-Bahn	908 268	1 589 344	876 742	2 414 696	3 960 792	846 628	157 492	—	4 975 588
22	a. Gößnitz-Geraer	78 618	in Kol. 171c	1 770 511	in Kol. 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	95 079
	b. Greiz-Brunner	867	" " 171c	411 478	—	" " 171a	" " 171c		—	1260
23	a. Löbau-Zittauer	226 149	127 187	1 500 592	1 589 244	" " 171a*	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	242 007
	b. Zittau-Reichenberger	1 128 387	655 099	1 020 096	44 001	" " 171a*	" " 171b		" " 171d	1 258 209
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	770 628	560 251	271 228	116 207	5 900 979	—	—	—	6 708 599
25	Altona-Kieler	3 700 232	170 063	263 335	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 946 373
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1 191 435 / 4 407 937	923 924 / 3 644 034	381 204 / 1 429 111	661 729 / 3 288 291	43 705 / 117 730	120 670 / 69 627	642 240 / 2 728 090	92 200 / 483 800	1577 752 / 5 733 297
27	Berlin-Anhaltische	4 328 522	1 120 493	1 795 992	1 964 230	5 066 200	—	907 400	—	10 221 632
28	a. Berlin-Hamburger	1 948 615	1 662 502	1 987 087	534 324	246 067	37 313	166 510	76 110	4 320 731
	b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 171b	4 299 531	in Kol. 171b	in Kol. 171b	in Kol. 172b	80 538	in Kol. 172b	in Kol. 172b	in Kol. 171b
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 068 097	in Kol. 171c	3 084 427	" " 171c	368 482	in Kol. 172c	1 207 112	" " 172c	2 777 266
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	3 010 876	3 738 637	2 557 986	89 713	119 645*	—	52 496	69 001	3 553 800
	b. Hinterpommer.	706 618	366 440	756 601	—	31 153*	65 307	—	—	770 576
	c. Vorpommersche	1 218 194	349 613	537 907	48 138	142 178*	—	46 529	—	1 431 309
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 369 398	559 421	328 516	—	9 463 830	3 403 204	—	—	15 221 088
32	Frankfurt-Hanauer	632 544	456 574	1 692 559	216 202	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	782 732
33	Glückstadt-Elmshorner	180 836	93 913	317 740	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	—	210 894
34	Hessische Ludwigs-E.	2 573 812	1 790 756	3 399 075	3 782 366	—	540 599	2 217 664	547 663	2 814 249
35	Homburger	37 689	2746	3427	—	210 924	—	36 063	—	285 544
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	27 159 041	7 080 564	5 918 152	1 561 845	56 930 900	22 752 700	1 501 370	3 773 260	84 779 664

Digitized by Google

173	174	175		176

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

haupt Güter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Zollv.	c. angekommen von fremden Bahnen. Zollv.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Zollv.	Zusammen. Zollv.	Außerdem Betriebs- dienst- u. tarifirte. Zollv.	Bau-Güter b. frachtfrei beförderte. Zollv.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
6 617 461	8 140 900	5 261 579	29 782 233	—	1 795 410	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
1 762 530	3 046 014	2 627 488	11 408 081	—	1 174 135		
7 050 120	12 184 058	10 509 962	45 632 319	—	4 496 629	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier u. Salz	2
3 840 383	7 374 323	13 351 086	31 302 787	—	2 003 650	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	3
451 727	325 929	46 063	1 045 006	—	67 094	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz ꝛc.	4
1 326 775	1 636 051	931 896	4 989 469	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc. . .	5
53 570	210 640	—	825 760	89176	22 454	Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaar. ꝛc.	6
8 052 146	14 340 323	10 316 802	53 117 144	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc.	7
1 573 060	4 418 013	3 564 781	11 407 128	—	934 030	Kohlen, Erze, Erde u. Steine, Getreide, Holz, Mühlenfabrikate ꝛc.	8
2 059 824	1 842 904	1 021 478	11 333 615	—	47 759	Bier, Blei, Kohlen, Eisen, Erde, Erze, Getreide, Leder, Salz ꝛc.	9
5 703 551	20 641 770	3 683 162	36 863 576	—	2 350 314	Steinkohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Manufakturwaar., Eisen ꝛc.	10
2 580 244	3 070 568	1 013 796	15 635 342	174 228*	1 594 099	Getreide, Holz, Spiritus, Mühlenfabrikate, Heringe, Kartoffeln ꝛc.	11
30 900 640	7 885 213	818 233	39 788 218	13 065	1 535 748	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Eisenfabrikate, Getreide ꝛc.	12
2 161 468	4 438 974	12 957 792	22 412 120	3 551 681	3 833 833	Kohlen, Erze, Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consummibilien	13
3 579 571	4 887 967	8 409 552	26 608 536	405 944*	—	Bergwerks-Produkte, Kolonial- u. Manufakturwaaren . .	14
7 647 194	3 169 289	1 165 183	46 544 060	2 841 270*	—*	Kohlen, Getreide, Steine, Holz, Manufaktur- u. Materialwaar. ꝛc.	15
3 594 429	10 000 173	in Kol. 173bc	26 299 141	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen, Leder ꝛc.	16
23 644 274	11 807 200	—*	124 188 850	10 492 000	6 358 856	Kohlen, Steine, Erde, Erze, Roheisen, Nutzholz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
704 473	2 206 870	6 310 507	10 171 859	ve. n. not.	ve. n. not.	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Bau- u. Brennholz	18
	32 367 971	3 436 944	54 966 040	382 771	2 053 448*	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Zink, Mühlenfabrikate ꝛc.	19a
in Kol. 173a	5 053 657	4 523 651	11 478 010	45 890	376 181*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz ꝛc.	- b
	2 595 280	4 745 338	7 753 846	7138	133 267*	Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Kalk, Spiritus, Flachs, Talg ꝛc.	- c
2 187 659	3 092 814	3 575 704	9 687 703	10 773	844 105	Erze u. Roheisen, Steinkohlen, Steine, Getreide, Holz, Eisenfab. ꝛc.	20
2 554 851	1 157 788	2 489 432	11 177 459	54 648	700 710	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Kalk, Mühlenfabrikate	21
in Kol. 173c	1 984 834	in Kol. 173c	2 079 913	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Eisen, Wolle, Tabak, Maschinen, Bier ꝛc.	22a
" " 173c	493 985	—	493 245	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Wolle, Getreide, Salz ꝛc.	- b
284 551	1 634 381	1 726 539	3 887 478	101 600	—	Baumwolle, Manufakturwaaren, Kohlen, Eisen, Wolle ꝛc. .	23a
745 340	1 113 598	44 004	3 161 151	—	—	Holz, Manufakturwaaren, Flachs, Getreide, Kalk, Maschinen ꝛc.	- b
623 638	301 009	116 207	7 749 453	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Mehl, Oelfrüchte, Flachs, Sandsteine ꝛc.	24
519 914	484 058	—	5 950 345	—	278 757	Holz, Kolonialwaaren, Eisen- u. Stahlwaaren, Boden-Erzeugnisse ꝛc.	25
1 178 540	1 130 692	916 487	4 803 471	—	—		
4 168 054	4 703 284	4 257 495	18 862 130	—	—	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 580 361	3 428 110	2 565 121	17 795 224	—	648 444	Baumwollene Waaren, Eisen- u. Metallwaaren, Kohlen, Salz ꝛc.	27
3 146 392	3 006 839	1 028 235	11 502 197	—	619 474		
7 549 308	in Kol. 173b	in Kol. 173b	7 549 308	—	—	Baumwolle, Eisen, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	28
2 355 982	4 466 458	169 658	9 769 361	—	—	Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Bier, Spiritus, Kohlen, Wolle ꝛc.	29
3 891 759	2 816 336	167 599	10 429 491	25 869 284	603 569	Getreide, Heringe, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Spiritus ꝛc.	30a
486 165	810 981	—	2 067 722	43 952	441 387	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate ꝛc.	- b
412 438	656 066	61 398	2 561 211	178 049	1 279 597	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Steine ꝛc.	- c
4 128 298	444 250	—	19 793 636	—	818 543	Kohlen, Steine, Feld- u. Gartenerzeugnisse, Manufakturwaaren ꝛc.	31
649 596	1 854 196	249 408	3 535 932	u. not.	u. not.	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Mehl, Schienen, Tabak .	32
354 034	390 571	—	955 499	—	168 247	Zucker, Cement, Getreide u. Kolonialwaaren	33
2 755 557	6 037 463	4 842 906	16 450 175	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
3721	41 097	—	330 362	—	23 248	Steinkohlen u. Baumaterialien	35
31 020 048	8 258 358	5 864 872	129 922 942	2 626 985	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Getreide, Eisenfabrikate ꝛc.	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Thlr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. Verkehre angekommen von Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Thlr.	172 (Forts.) II. Personen- und Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Thlr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. Verkehre angekommen von Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Thlr.	173 Ueberhaupt a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Thlr.
						(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1867				
37	Leipzig-Dresdener	10 647 260	in Kol. 171c	3 491 289	in Kol. 171c	1 735 499	in Kol. 172c	2 417 358	in Kol. 172c	5 828 338
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	106 005	—	—	—	106 005
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	2 036 651	386 222	287 892	—	86 659	149	80 501	—	2 940 553
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 671 273	1 579 104	1 999 617	1 329 723	11 156 941	—	696 633	—	18 832 404
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15 922 177	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	3 465 356	in Kol. 172c	3 994 376	in Kol. 172c	7 954 222
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	981 858	480 935	398 719	—	363 049	19 216	15 173	—	1 573 736
42	Mecklenburgische	737 736	401 902	390 840	121 659	331 389	28 965	11 649	—	1 301 773
43	Neisse-Brieger	160 830	372 265	391 572	—	1244	—	1 086 416	—	170 197
44	Niederschlesische Zweigbahn	627 440	283 807	669 087	345 544	147 378	—	426 446	—	854 798
45	Oppeln-Tarnowitzer	1 194 440	779 233	368 654	73 888	226 896	801	961 231	—	1 425 680
46	Ostpreußische Südbahn	1 572 177	122 118	53 083	—	52 436	—	—	—	1 784 679
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 858 997	in Kol. 171c	9 388 265	in Kol. 171c	—	—	6 597 036	8 048 934	3 961 041
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 460 095		2 593 901		—	—	1 168 281	6 980 746	1 506 386
	c. Neustadt-Dürkheimer	500 503		131 429		31 070	—	240 900	—	546 932
48	Rheinische	9 619 944	3 321 100	3 693 426	3 713 186	15 560 989	1 814 198	1 702 058	1 623 673	25 860 566
49	Schleswigsche	783 293	336 871	219 284	30 559	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	941 402
50	Taunus-E.	163 986	in Kol. 171c	1 444 128	in Kol. 171c	100 937*	" " 172c	470 487*	—	482 857
51	a. Thüringische	5 736 017	2 617 450	3 797 809	2 058 186	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	6 483 215
	b. Werra-E.	1 255 739	504 872	991 782	652 595	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 426 673
52	Tilsit-Insterburger	209 276	37 840	48 867	—	25 377	7407	1838	—	257 920
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	1 079 007*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	13 490 600	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	14 793 333
54	Böhmische Westbahn	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	2 391 789	2 832 311	—	—	4 953 751
55	Brünn-Rossitzer	155 190*	161 441*	166 491*	—	1 852 552	716 225	1054	—	2 017 709
56	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejsybka, c. Pferde-Bahn }	57 423	140 760	9519	—	1 780 056	8 474 885	—	—	1 958 935
		216 818	—	—	—	2 296 938	—	—	—	2 575 809
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 035 791*	3 891 649*	614 979*	476 707*	67 828	42	32 480	295	2 252 468
58	Graz-Köflacher	429 108	—	—	—	2 464 855	—	—	—	3 142 489
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	10 276 198*	7 133 801*	9 748 101*	8039999*	12 771 155	1 228 173	600 611	103 972	24 260 662
60	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn }	4 808 397	7 232 513	1 326 412	1 798 335	1 395 140	22 577	118 980	—	8 027 614
	Elisabeth	153 136	6498	—	—	200	—	—	—	706 800
61	Lemberg-Czernowitzer	945 047*	252 599*	11 976*	—	1485	—	4050	—	1 228 662
62	Mohacs-Fünfkirchener	227 957	—	—	—	3 655 505	—	—	—	4 104 831
63	a. Oesterreichische nördliche	2 177 669*	3 629 056*	2 376 454*	4533105*	328 315	35 784	8 409 376	3 400 522	5 406 688
	b. Oesterreichische südöstliche	4 162 401*	9 732 829*	6 288 970*	1478824*	1 614 084	17 273	262 360	—	7 312 976
	c. Wien-Neu-Szönyer	3 077 633*	1 761 344*	327 036*	5454*	273 759	530	35 572	—	4 212 751
64	a. Südbahn, Oesterreichische	29 710 968*	in Kol. 171a	1 179 063	—	4 148 749*	in Kol. 172a	425 705	—	36605678*
	b. Tiroler	2 362 548*	" " 171a	239 929	—	179 253*	" " 172a	367	—	3 350 101*
65	Süd-Norddeutsche	1 680 871	258 544*	1 322 280*	—	897 651	140 826	1 647 277	—	2 815 301
66	Theiß-Bahn	1 682 786	6 283 873	465 911	—	22 789	87	17 837	—	2 220 429
67	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	63 612	1600	1 217 597	1 010 880	496 740
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Maestrichter	193 594	400 182	723 152	—	568 932	1 150 198	277 200	—	1 032 192
69	Niederländische Rhein-E.	1 141 894	1 412 281	858 317	—	187 163	—	4 517 842	—	1 709 447
70	a. Warschau-Wiener	3 658 222	1 652 456	809 693	188 029	4 140 855	326 510	—	—	7 985 922
	b. Warschau-Bromberger	1 389 023	84 734	1956	400 349	734 673	—	—	285 979	2 201 061
71	Niederländische Staats-E.	7 230 340	in Kol. 171c	4 125 900	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	—	12 196 820

Digitized by Google

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. angekommen von Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Zoll-Ctr.	Zusammen. Zoll-Ctr.	a. tarifirte. Zoll-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Zoll-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
4 197 373	7 168 301	1 583 572	21 777 584	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Baumwolle	37
—	—	—	106 005*	—	6040	Steinkohlen u. Coaks	38
508 951	636 274	—	4 085 780*	—	—	Rohprodukte (insbesondere Holz) u. Handelsgüter	39
2 169 034	3 320 574	1 740 793	26 062 805	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Farbhölzer, Felle, Getreide ꝛc.	40
2 475 353	4 856 599	8 463 458	23 749 632*	—	—	Holz, Kohlen, Eisen, Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln ꝛc.	41a
1 020 416	763 754	—	3 357 906	—	78 469	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Hütten-Produkte, Eisen, Oel ꝛc.	- b
627 240	789 265	204 752	2 923 030	—	217 255	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc.	42
405 621	1 514 652	—	2 090 470	—	41 092	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Eisen, Salz ꝛc.	43
348 653	1 192 860	400 101	2 796 422	—	39 994	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Eisengußwaaren	44
785 365	1 342 114	88 519	3 641 678	49 738	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erde. Hüttenprodukte ꝛc.	45
125 940	62 448	—	1 973 067	210 934	56 386	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kolonial- u. Eisenwaaren	46
in Kol. 173c	24 665 270	in Kol. 173c	28 626 311	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide ꝛc.	47a
	10 882 054		12 388 440	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Getreide	- b
	386 049		932 981	—	—	Wein, Erde, Getreide, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc.	- c
5 750 798	6 284 596	5 996 720	43 892 680	1 150 742	1 616 566	Eisen, Erze, Getreide, Fettwaaren, Glas, Häute, Hüttenprodukte	48
475 766	402 737	56 104	1 876 009	u. not.	u. not.	Holz, Getreide, Steine, Eisenwaaren, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	49
in Kol. 173c	2 348 109	in Kol. 173c	2 830 966	u. not.	u. not.	Gewöhnliche Handelsgüter, Wein, Metalle, Eisenfabrikate, Erze ꝛc.	50
3 357 417	4 405 484	2 742 083	16 988 199	41 021	351 376	Kohlen, Holz, Eisen u. Eisenwaaren, Salz u. Getreide	51a
812 399	1 176 773	770 805	4 186 650	—	—	Holz, Kohlen, Steine u. Vieh	- b
53 403	70 416	—	381 739	—	42 230*	Holz, Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Saat, Mühlenfabrikate ꝛc.	52
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	14 793 333*	in Kol. 174	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Steine, Eisen ꝛc.	53
3 983 425	563 403	—	9 500 579	—	457 253	Kohlen, Holz, Eisen, Zucker, Getreide, Bier, Steine, Salz ꝛc.	54
883 210	175 787	—	3 076 706*	888 613	25 303	Kohlen, Eisen, Zucker, Getreide u. Holz	55
8 649 197	40 615	—	10 648 747	—	144 519	Kohlen, Eisen, Holz u. Steine	56a
—	—	—	2 575 800	—	156 286	Kohlen, Holz, Eisen, Steine u. Eisenwaaren	- bc
3 993 749	939 366	565 471	7 751 054*	—	774 010	Getreide, Salz, Vieh, Mehl, Oelfrüchte, Holz, Zucker	57
—	—	—	3 142 489*	—	67 625	Braunkohlen, Holz und Eisenerze	58
9 793 386	12 016 446	8 795 635	54 866 129*	—	2 421 537	Getreide, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Mehl ꝛc.	59
7 304 597	1 482 011	1 804 715	18 618 937	—	2 994 183	Getreide, Holz, Kohlen, Mehl, Salz, lebende Thiere, Getränke ꝛc.	60a
6498*	14 424*	—	727 722	—	81 641	Salz, Getreide, Düngergyps, Spiritus, Zündwaaren	- b
718 668	147 414	—	2 094 744*	—	206 748	Getreide, Mühlenfabrikate, lebende Thiere, Holz, Zucker, Tabak ꝛc.	61
—	—	—	4 104 831	—	48 191	Kohlen, Wein, Getreide, Schienen, Baumaterialien ꝛc.	62
7 014 669	12 280 377	8 292 046	32 993 980*	1 257 665	764 377	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Salz, Zucker, Spiritus ꝛc.	63a
12 306 591	8 271 701	1 862 335	29 753 603*	77 073	2 268 833	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz, Spiritus, Tabak ꝛc.	- b
2 039 451	448 812	13 854	6 714 868*	9663	307 956	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine ꝛc.	- c
in Kol. 173a	1 714 400	—	38 320 078	—	6 742 193	Getreide, Hölzer, Kohlen, Metalle, Mühlenfabrikate, Wein, Salz	64a
" " 173a	272 630	—	3 622 731	—	569 521	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Wein, Cement u. Salz	- b
800 019	3 348 858	—	6 964 178*	—	512 083	Kohlen, Getreide, Holz, Manufaktur-Waaren u. Rohstoffe	65
7 681 193	1 066 858	—	10 968 480*	—	629 771	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mühlenfabrikate ꝛc.	66
278 918	1 601 497	1 436 729	3 813 884*	—	20 749	Kohlen, Manufakturwaaren u. Zucker	67
1 737 532	1 139 146	—	3 908 870	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Eisen, Kalk, Steingut	68
1 669 215	5 633 627	—	9 012 289	3 821 024	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Kohlen, Zucker, Tabak	69
2 042 568	1 039 524	191 143	11 259 157	350 694	530 034	Kohlen, Stabwaaren, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate ꝛc.	70a
92 778	2624	792 487	3 088 950	65 740	91 704	Kohlen, Getreide, Zucker, Holz, Melasse, Kalkstein, Salz ꝛc.	- b
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	12 196 820	—	—	Kohlen, Steine, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen, Holz, Kalk	71

Digitized by Google

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867 wurden befördert:**

I. Staatsbahnen.	177			178		179	
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen rc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b. aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
1 Badische	324	in Kol. 168, 170a, 171	in Kol. 168, 170a 171	9803	392 434	1 607 198	5006*
2 Bayerische { a. I. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	359 / 1437	— / —	— / in Kol. 177a	3394 / 13 173	111 208 / 444 828	nicht notirt / nicht notirt	nicht notirt / nicht notirt
3 Braunschweigische	330	657	622	8090	296 671	420 155	902
4 Friedrich-Franz-E.	59	—	—	1400	61 465	95 892	475
5 Main-Neckar	85	147	9*	655	48 512	w. n. notirt	—
6 Bebra-Hanauer	9	in Kol. 177c	46	116	4698	17 723	—
7 Hannoversche	1148	—	—	11 577*	14 748*	—	—
8 Main-Weser	83	2014	1313	208	1362	3135	160 736
9 Nassauische	61	142	16	753	24 046	w. n. notirt	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	798	1785	20 638	7621	814 266	716 631	21 275
11 Preuß. Ostbahn	876	1658	—	19 245	987 801	1 219 286	—
12 Saarbrücker	119	166	—	3391	201 637	185 217	—
13 Westfälische	294	458	184	5223*	47 109	200 335	861*
14 Sächsische östliche	153	642	1518	6328	1714	—*	513 919
15 Sächsische westliche	45	386	214	615	4693	—*	371 153
16 Württembergische	318	—	30	2026	nicht notirt	nicht notirt	—
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	715	in Kol. 177c	1692	9157	324 571	615 831	2204
18 Hessische Nordbahn	69	1174*	953*	in Kol. 178b	2458*	—	—
19 a. Oberschlesische	219	w. n. not.	143	3520	88 859	189 811	469
b. Breslau-Posen-Glogauer	148	—	—	2291	103 093	158 669	342
c. Stargard-Posener	259	—	12	4775	338 264	256 548	322
20 Rhein-Nahe-E.	105	649	—	2507	154 656	174 883	—
21 Wilhelms-Bahn	59	2	—	770	36 222	56 030	—
22 a. Gößnitz-Geraer	4	—	17	20	202	—*	15 120
b. Greiz-Brunner	1	—	5	—	54	—*	3440
23 a. Löbau-Zittauer	9	50	290	252	311	—*	62 341
b. Zittau-Reichenberger	6	50	268	134	173	—*	48 966
b) in Privatverwaltung.							
24 Alberts-Bahn	9	28	85	69	4224	nicht notirt	22
25 Altona-Kieler	1328	—	—	6800	425 547	1 106 905	—
26 Bayerische { a. 1 Oktbr. b. 31. Dzbr 66 / Ostbahnen { b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	393 / 167	— / —	— / —	4543 / 1928	108 197 / 324 272	nicht notirt / nicht notirt	— / —
27 Berlin-Anhaltische	140	120	988	4638	148 641	376 881	—
28 a. Berlin-Hamburger	164	386	727	9088	449 074*	868 627	—
b. Hamburg-Bergedorfer	61	303	433	5139	296 636	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	169	—	—	2103	101 070	307 458	—
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	541 / 141 / 259	71 / 1 / —	— / — / —	3831 / 1967 / 1893	387 904 / 140 805 / 124 443	579 417 / 177 104 / 162 465	— / — / —
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	71	—	76*	857	43 346	101 725	1433
32 Frankfurt-Hanauer	42	199	—	661	32 580	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	24	—	—	342	13 305	49 911	—
34 Hessische Ludwigs-E.	107	—	—	3221	214 821*	—	—
35 Homburger	—	—	—	in Kol. 178b	607	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	274	1788	840	8680	263 614	452 627	881

Digitized by Google

		177			178		179	
		(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**						
		(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867 wurden befördert:**						
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	II. Privatbahnen. (Forts.)	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Locomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Col. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Zoll-Centner.
37	Leipzig-Dresdener	337	658	in Col. 177a	3631	185 118	543 888	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2760	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	60	—	40	680	27 510	nicht notirt	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	284	44	—	4400	160 869	433 803	135
41	a. Magdeburg-Halberstädter	339	—	—	6691	194 611	479 532	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	25	—	—	2758	71 561	126 216	—
42	Mecklenburgische	147	—	—	2030	85 617	137 871	—
43	Neisse-Brieger	22	—	293	849	9890	21 858	65
44	Niederschlesische Zweigbahn	38	—	57*	336	74 558	108 026	1210
45	Oppeln-Tarnowitzer	7	—	—	51	29 640	45 211	—
46	Ostpreußische Südbahn	42	—	—	365	16 257	33 022	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	30	—	—	2497	125 774	nicht notirt	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	19	—	—	279	34 837		—
	c. Neustadt-Dürkheimer	2	—	—	107	7696		—
48	Rheinische	428	259	114	4989	67 943	480 474	—
49	Schleswigsche	219	—	—	5517	78 346	nicht notirt	—
50	Taunus-E.	10	10	—	126	5062	nicht notirt	—
51	a. Thüringische	514	445	in Col. 177a	6574	61 410	304 806	1129
	b. Werra-E.	30*	—	—*	1203	24 206	107 651	486
52	Tilsit-Insterburger	16	—	—	1445	17 704	36 976	—
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	3414	—
54	Böhmische Westbahn	209*	—	—	223*	60 573	71 453	—
55	Brünn-Rossitzer	14	—	6	6	695	2139	—
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Bejhybka; c. Pferde-Bahn	34	—	—	5	3217	5627	—
		—	—	—	1	8	102	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	269*	17	112	1480*	472 859	1 050 852	25
58	Graz-Köflacher	11	—	7	18	754	1436	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	1418	777	—	5441	1 364 966	3 018 865	—
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	524*	601	101*	3757	469 305	714 034	299
		10	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	115	—	8	303	109 514	411 010	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	15	—	—	3	421	1323	16
63	a. Oesterreichische nördliche	762*	—	33*	2812*	364 304	759 186	4795
	b. Oesterreichische südöstliche	1047*	—	11*	6153*	611 667	1 433 794	7858
	c. Wien-Neu-Szönyer	124*	—	4*	2079*	102 523	250 897	4175
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1458	in Col. 177a	in Col. 177a	8686	675 682	—	—
	b. Tiroler	in Col. 177c	—	153	282	23 008	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—*	—	—	155	37 508	69 515	—
66	Theiß-Bahn	480*	—	—	2207*	404 868	741 528	780
67	Turnau-Kralup-Prager	1	—	—	—*	—*	7782	—
	Fremdländische Bahnen.							
68	Lüttich-Maestrichter	5	—	—	in Col. 178b	484	39 720	in Col. 179a
69	Niederländische Rhein-E.	160	99	—	4716	72 499	406 817	—
70	a. Warschau-Wiener	542	300	165	2463	37 738	114 998	4
	b. Warschau-Bromberger	221	96	36	1420	12 924	—	99
71	Niederländische Staats-E.	166	9	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	—

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	180					181	182
		(Forts.) II. Personen- und B. Durchschnitts-						
		a.	b.	c.	d.	e.		
		Sämmtliche Personen in der						
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire rc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		haben zurückgelegt						
		Meilen.				Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	868 508	5 366 801	15 365 084	—	595 064	22 195 457	3 577 828
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / c. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	290 682 / 1 162 729	2 347 850 / 9 391 400	4 578 015 / 18 312 061	—	262 345 / 1 049 379	7 478 892 / 29 915 569	325 710 / 1 302 840
3	Braunschweigische . . .	297 291	2 385 851	3 039 226	3926	785 637	6 511 931	1 774 397
4	Friedrich-Franz-E. . . .	23 492	286 725	551 244	—	20 840	882 301	254 181
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	4 601 096	nicht netirt
6	Bebra-Hanauer	4313	69 274	579 999	—	66 474	720 060	32 528
7	Hannoversche	642 946	6 385 557	12 120 220	121 594	nicht netirt	19 270 317	—
8	Main-Weser	291 899	2 539 777	3 981 333	—	765 860	7 578 869	1 878 100
9	Nassauische	172 776	1 028 992	2 407 674	—	210 062	3 819 504	402 140
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	477 375	3 961 606	5 998 512	8 499 876	1 212 195	20 149 564	3 302 322
11	Preuß. Ostbahn	1 015 004	6 001 980	6 429 305	8 571 971	2 037 327	24 055 587	6 200 400
12	Saarbrücker	54 554	454 805	1 486 644	1 212 613	205 252	3 413 868	188 576
13	Westfälische	35 800	518 951	1 678 156	1 721 196	369 145	4 323 248	359 707
14	Sächsische östliche . . .	108 497	1 678 489	4 826 229	—	631 971	7 245 186	1 015 560
15	Sächsische westliche . .	155 641	3 490 705	9 408 195	—	593 235	13 647 776	nicht netirt
16	Württembergische . . .	214 308	3 261 871	13 328 909	—	2 940 873	19 745 961	1 902 568
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische . . .	150 539	2 373 591	7 318 978	6 565 186	471 118	16 879 412	809 397
18	Hessische Nordbahn . . .	—	—	—	—	—	2 334 537	—
19	a. Oberschlesische . . .	93 099	1 168 531	2 003 636	2 911 416	343 746	6 520 428	793 978
	b. Breslau-Posen-Glogauer	42 396	585 455	1 844 128	913 217	520 849	3 906 045	558 691
	c. Stargard-Posener . .	29 060	393 665	883 590	838 312	262 469	2 407 096	437 160
20	Rhein-Nahe-E.	135 774	544 174	1 141 918	663 194	251 607	2 736 667	214 605
21	Wilhelms-Bahn	12 757	172 933	275 160	815 800	37 066	1 313 716	108 849
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	1042	76 914	398 292	—	94	476 342	nicht netirt
	b. Greiz-Brunner . . .	285	17 942	68 057	—	248	86 532	nicht netirt
23	a. Löbau-Zittauer . . .	2216	95 672	449 716	—	54 901	602 505	58 017
	b. Zittau-Reichenberger .	961	51 730	203 276	—	9704	355 671	16 390
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	3000	112 606	344 088	389 724	9657	859 075	17 597
25	Altona-Kieler	57 925	1 120 868	4 883 927	—	nicht netirt	6 062 720	825 895
26	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / Ostbahnen { c. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	35 410 / 141 641	352 758 / 2 211 034	1 897 497 / 7 589 990	—	196 068 / 784 272	2 081 733 / 10 726 937	194 929 / 795 312
27	Berlin-Anhaltische . . .	283 983	3 214 280	4 907 730	—	606 064	9 102 057	2 408 640
28	a. Berlin-Hamburger . .	210 899	2 489 169	3 047 908	3 274 619	543 764	9 566 449	2 084 466
	b. Hamburg-Bergedorfer .	15 336	260 682	440 963	233 547	—	950 570	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	325 425	2 566 003	3 454 913	2 823 216	1 056 111	10 225 668	1 546 269
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	61 910 / 7840 / 31 289	1 469 863 / 305 480 / 571 903	3 169 960 / 684 771 / 1 337 202	3 474 577 / 967 710 / 1 550 192	272 284 / 207 203 / 202 094	8 448 594 / 2 173 004 / 3 692 680	1 080 640 / 313 266 / 559 181
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	32 715	457 701	1 085 528	1 715 284	1 836 317	5 127 545	477 993
32	Frankfurt-Hanauer . . .	33 071	451 639	837 283	—	3913	1 325 906	133 115
33	Glückstadt-Elmshorner .	1375	52 759	418 179	—	nicht netirt	472 313	41 974
34	Hessische Ludwigs-E. . .	323 547	2 283 839	4 527 145	—	452 876	7 587 407	593 194
35	Homburger	95 036	404 647	597 498	—	21 643	1 118 824	59 940
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	684 664	4 641 100	4 360 631	8 654 009	2 141 827	20 482 231	3 705 315

Digitized by Google

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.	
Eilgüter haben zurückgelegt	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter) haben zurückgelegt	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	Kohlen und Coats haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
6 250 435	—	59 799 597	190 967 112	in Kol. 1834	257 017 144	25 406 127	47 229	8 998 187	1
—	—	—	—	—	200 515 776 802 063 104	in Kol. 184 „ „ 184	nicht notirt nicht notirt	nicht notirt nicht notirt	2
—	—	—	—	—					
2 794 449	—	33 422 986	272 692 270	in Kol. 1834	308 909 705	6 354 702	2 685 879	3 825 187	3
110 538	—	2 173 457	4 589 523	474 947	7 348 465	394 838	4422	809 451	4
—	—	—	—	—	35 690 670	—	—	—	5
57 992	—	1 100 135	1 589 434	946 592	3 694 153	533 880	4560	55 276	6
—	—	—	—	—	677 678 138*	—	—	—	7
2 917 311	—*	22 175 152	98 046 716	21 972 642	145 111 821	1 063 830	2 329 832	2 547 464	8
332 920	—	5 223 897	74 726 646	12 108 905	92 392 368	124 000	nicht notirt	nicht notirt	9
5 530 874	153 780	68 747 658	382 239 010	534 964 251	991 635 573	48 864 613	7 193 646	10 687 349	10
5 904 508	2606	58 873 467	291 098 625	7 874 852	363 754 058	42 011 140	573 591	37 455 639	11
270 742	—	2 138 847	68 807 902	134 516 835	205 734 326	5 608 397	30 927	929 697	12
1 589 162	36 905	15 720 958	98 659 997	105 869 580	221 876 602	14 847 705	637 120	1 887 369	13
1 874 228	—	23 487 680	171 274 298	in Kol. 1834	196 636 206	288 872	nicht notirt	nicht notirt	14
5 599 691	—	42 833 155	415 440 524	„ „ 1834	463 873 370	10 909 489	nicht notirt	nicht notirt	15
—	—	—	—	—	321 296 990	—	—	—	16
4 052 153	785 253	28 478 570	317 765 775	419 125 763	770 207 514	41 946 313	1238*	5 152 758	17
1 551 884	—	14 957 741	101 364 864	in Kol. 1834	117 874 489	nicht notirt	—	—	18
714 285	—	9 506 059	283 530 375	557 202 020	850 952 739	28 385 643*	63 194	2 382 595	19a
462 691	—	6 008 695	107 402 265	84 347 099	198 220 750	5 463 157*	89 010	1 860 832	- b
345 039	—	4 598 098	90 901 079	27 412 576	123 256 792	2 233 917*	66 591	2 618 150	- c
573 856	—	3 296 666	64 733 671	34 754 128	103 358 321	3 641 152	51 164	1 302 356	20
106 004	—	2 409 921	38 489 985	39 237 426	80 243 336	3 587 353	7199	366 279	21
78 476	—	864 278	7 408 816		8 351 570	—			22a
15 208	—	115 924	608 405	in Kolonne 1834	739 537	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
210 014	—	1 550 958	13 569 071		15 330 043	52 471			23a
115 325	—	971 748	9 540 204		10 627 277	—			- b
14 632	22 829	208 167	3 004 513	10 576 639	13 826 780	—	nicht notirt	nicht notirt	24
1 279 174*	—	17 074 421*	32 593 770	in Kol. 1834	50 947 365	1 701 642	247 258	5 444 380	25
—	—	—	—	—	101 981 267 407 725 067	—	nicht notirt	nicht notirt	26
—	—	—	—	—		—	nicht notirt	nicht notirt	
3 831 473	262 052	43 387 642	136 029 878	48 327 868	231 838 913	7 486 911	1 989 628	5 636 165	27
4 842 087	—	102 233 057	129 322 425	2 653 270	239 050 839	7 481 852	12 012*	17 080 899	28a
362 502	—	6 261 207	8 986 020	164 325	15 778 054	—	—	—	- b
3 388 073	—	60 497 847	70 856 074	14 340 995	149 082 989	—	55 770	4 926 320	29
1 050 101	238 107	7 864 729	78 455 343	1 338 557	88 946 837	25 896 069	121 651	8 275 494	30a
165 220	73 726	1 655 906	17 684 065	1 199 446	20 778 363	909 515	46 341	1 924 549	- b
372 672	95 229	2 117 171	17 392 689	1 719 219	21 696 980	2 216 417	64 939	1 862 966	- c
339 413	—	5 034 180	41 718 801	99 972 894	147 065 288	4 079 974	12 129	698 771	31
311 095	74 563	1 958 744	13 969 021		16 313 423	nicht notirt	168	169 926	32
49 417	—	1 405 117	1 943 804	in Kol. 1834	3 398 338	446 321	1712	191 379	33
2 414 040	—	11 083 915	122 711 597		136 209 552	in Kol. 1834	nicht notirt	nicht notirt	34
22 207	9000	in Kol. 1834	142 655	575 465	749 327	58 120	—	—	35
6 977 370	—	46 184 539	389 409 848	717 364 828	1 159 936 585	28 897 969	199 594*	5 961 756	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	a.	b.	c.	d.	e.	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
	Sämmtliche Personen in der						
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt		
	haben zurückgelegt						
	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Gentnermeilen.
37 Leipzig-Dresdener	176 910	1 900 799	5 191 786	—	1 100 020	8 369 515	374 213
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4045	152 262	541 252	—	—	697 559	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	22 208	441 283	1 325 990	—	nicht netirt	1 789 571	nicht netirt
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	63 254	1 098 700	3 268 972	869 963	457 297	5 758 186	844 767
41 a. Magdeburg-Halberstädter	83 958	1 076 631	2 488 144	1 200 391	356 574	5 205 698	721 076
b. Magdeb.-Wittenbergesche	14 968	308 975	725 001	538 388	176 855	1 764 187	170 216
42 Mecklenburgische	42 169	720 290	1 315 573	—	129 567	2 207 599	608 144
43 Neisse-Brieger	5642	75 163	190 287	337 638	105 157	713 887	57 781
44 Niederschlesische Zweigbahn	7029	115 395	299 289	400 400	101 249	923 362	115 337
45 Oppeln-Tarnowitzer	3044	30 375	107 750	221 152	6426	368 747	24 409
46 Ostpreußische Südbahn	6043	158 603	426 085	708 850	55 188	1 354 768	95 066
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	43 581	1 104 969	3 223 073	—	nicht netirt	4 371 623	284 895
b. Pfälzische Maximiliansb.	23 181	272 085	843 278	—		1 138 544	86 091
c. Neustadt-Dürkheimer	1471	59 720	231 691	—		292 882	10 051
48 Rheinische	2 405 789	6 447 055	9 154 530	473 346	928 336	19 409 056	3 555 234
49 Schleswigsche	16 095	304 256	1 712 381	—	—*	2 032 732	—
50 Taunus-E.	145 295	964 967	1 661 505	—	in Kol. 180a-e	2 771 767	225 283
51 a. Thüringische	222 480	2 933 380	5 230 748	—	568 198	8 954 806	1 934 186
b. Werra-E.	19 097	412 427	1 328 827	—	130 832	1 891 183	294 686
52 Tilsit-Insterburger	2787	62 082	122 915	257 879	27 792	473 455	9081
Oesterreichische Bahnen.							
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	372 459	—
54 Böhmische Westbahn	53 310	375 141	1 144 472	—	164 790	1 737 713	349 068
55 Brünn-Rossitzer	1140	21 555	112 396	—	7961	143 052	6306
56 Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weseritzka. c. Pferde-Bahn }	452	10 526	63 720	13 935	—	88 633	5681
	1670	23 522	129 739	125 533	—	280 464	14 972
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	112 148	829 796	2 410 586	—	589 048	3 941 578	751 325
58 Graz-Köflacher	582	22 618	245 997	—	10 601	279 798	7366
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	626 953	3 749 184	9 286 167	—	4 724 041	18 386 345	4 264 563
60 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn }	634 551	3 056 663	3 895 885	—	2 267 626	9 854 725	2 568 136
	—	22 756	107 665	—	16 146	146 567	20 175
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	1 964 158	146 883
62 Mohacs-Fünfkirchener	3437	66 417	118 513	—	40 954	229 321	—
63 a. Oesterreichische nördliche	351 202	2 082 679	5 124 035	—	4 666 479	12 225 395	2 482 295
b. Oesterreichische südöstliche	658 818	3 658 513	5 070 916	—	2 878 807	12 267 054	2 744 109
c. Wien-Neu-Szönver	23 454	247 734	837 971	—	329 168	1 438 327	160 785
64 a. Südbahn, Oesterreichische	1 327 693	5 065 573	14 449 996	—	4 554 989	25 398 251	—
b. Tiroler	80 537	388 338	1 222 170	—	182 115	1 873 160	—
65 Süd-Norddeutsche	14 799	198 159	655 294	823 623	134 750	1 826 625	213 038
66 Theiß-Bahn	139 238	1 356 798	2 862 610	—	1 184 784	5 543 430	963 462
67 Turnau-Kralup-Prager	9667	96 651	376 842	352 459	37 469	873 088	78 621
Fremdländische Bahnen.							
68 Lüttich Mastrichter	—	—	—	—	—	848 872	—
69 Niederländische Rhein-E.	767 893	1 941 498	2 558 963	—	2 999 878	8 268 232	798 948
70 a. Warschau-Wiener	202 815	1 327 559	2 868 966	3 230 888	694 678	8 324 906	391 033
b. Warschau-Bromberger	57 589	382 288	600 379	722 538	167 119	1 929 913	—
71 Niederländische Staats-E.	324 929	1 662 641	5 452 938	—	—	7 440 508	524 997

Digitized by Google

183					184	185		
Güter-Verkehr.								
Verhältnisse.								
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt		
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.
Eilgüter haben zurückgelegt	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coals haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
3 670 509	in Kol. 185a	26 674 658	138 354 527	30 984 996	**199 684 690**	—	462 430	4 536 801	37
—	—	—	—	53 003	**53 003**	3020	—	—	38
—	—	—	—	—	**28 387 974**	—	—	—	39
3 307 327	152 390	26 158 887	94 175 756	28 092 092	**151 886 452**	—	39 560	3 308 453	40
2 155 716	—	in Kol. 183d	80 703 187	32 781 624	**115 640 527**	—	34 545	2 334 867	41a
1 207 283	43 658	13 774 313	19 195 584	2 029 963	**36 250 801**	1 000 216	10 019	1 403 702	- b
484 588	—	8 049 908	13 389 452	in Kol. 183d	**21 923 948**	1 132 768	—	1 418 074	42
56 498	—	397 620	4 743 801	5 533 390	**10 731 309**	236 699	39 480	100 815	43
269 042	3600	1 873 942	12 970 214	2 177 299	**17 294 097**	181 986	16 392	760 179	44
26 775	4466	268 298	18 068 818	5 649 394	**24 017 751**	372 747	378	450 730	45
23 099	50 620	1 059 232	10 531 985	448 578	**12 113 514**	2 472 340	5612	236 735	46
957 263	—	3 587 874	83 839 421	130 788 512	**219 173 070**	—	nicht notirt	nicht notirt	47a
219 694	—	789 297	22 059 865	42 700 902	**65 769 738**	—			- b
19 776	—	20 869	864 770	541 220	**1 446 635**	—			- c
4 071 542	1 277 077	31 157 907	157 897 707	186 632 057	**381 036 290**	23 713 428	367 125	3 795 327	48
334 053*	—	4 428 643*	11 607 288	in Kol. 183d	**16 369 984**	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	49
—	—	—	—	—	**10 964 599**	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	50
1 047 324	159 695	34 560 872	164 859 814	in Kol. 183d	**203 627 705**	4 617 250	1 278 103	3 197 822	51a
740 201	—	8 824 581	35 552 624	" " 183d	**45 117 406**	—	10 389	1 265 710	- b
21 785	24 203	229 082	1 756 945	230 742	**2 262 757**	256 397	2210	232 619	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
227 958	—	50 816 950	in Kol. 183c	53 728 983	**104 773 891**	2 903 108	in Kol. 183c	in Kol. 183c	54
—	—	69 189	1 338 085	8 102 195	**9 509 469**	485 621	6984	" " 183d	55
3163	—	423 445	461 154	36 022 911	**36 910 673**	402 372	—	—	56a
2472	957	280 197	990 494	12 034 573	**13 308 693**	415 405	—	—	- bc
604 307	—	24 121 111	205 239 244	1 455 320	**231 419 982**	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	57
4512	—	1 186 987	1 723 246	12 091 423	**15 006 168**	284 194	" " 183c	" " 183c	58
5 314 459	—	102 802 591	568 252 878	376 753 662	**1 053 123 590**	49 460 953	" " 183d	" " 183d	59
5 096 500	—	25 404 534	448 755 701	15 913 475	**495 170 210**	36 749 882	5 020 863	18 917 354	60a
13 038	—	9 452 654	2 164 809	500	**11 631 001**	715 104	6001	2	- b
—	—	—	—	—	**40 203 677**	3 618 090	in Kol. 184	in Kol. 184	61
10 509	—	1 200 873	1 699 417	29 183 726	**32 094 525**	224 173	755	7642	62
3 965 194	—	100 443 686	422 720 069*	111 239 296	**638 368 245**	31 243 021	—*	—*	63a
3 085 919	—	67 736 833	714 647 593*	42 505 238	**827 975 583**	66 466 704	—*	—*	- b
760 263	—	7 110 626	79 275 326*	2 010 326	**89 156 541**	3 290 629	—*	—*	- c
10 359 683	—	61 176 180	1 171 019 611	in Kol. 183d	**1 242 535 474**	—	—	—	64a
362 701	—	6 659 918	25 240 945		**32 263 564**	—	—	—	- b
266 321	—	in Kol. 183d	62 151 808		**62 418 129**	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
716 466	—	19 976 829	162 082 839	615 070	**183 391 204**	7 396 607	13 607	10 951 616	66
71 154	—	—	—	27 709 910	**27 781 064**	nicht notirt	—	—	67
—	—	—	—	—	**4 484 815**	—	—	—	68
4 120 784	—	7 020 360	45 866 153	64 369 837	**121 377 134**	20 985 851	258 503	3 452 789	69
332 406	—	14 473 405	77 043 997	174 359 157	**266 208 965**	—	nicht notirt	nicht notirt	70a
80 660	—	2 723 946	20 489 091	10 272 982	**33 566 679**	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
—	—	3 938 680	54 994 591	in Kol. 183d	**58 933 271**	—	—	—	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	186				187		188						189
		(Forts.) II. Personen- und												
		(Forts.) B. Durchschnitts-												
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
		a. jede Person in der I. Klasse Meilen.	b. jede Person in der II. Klasse Meilen.	c. jede Person in der III. Klasse Meilen.	d. jede Person in der IV. Klasse Meilen.	e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Meilen.	a. Eilgut Meilen	b. Postgut	e. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) Meilen.	d. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (sperr. Kohlen) Meilen.	e. jeder Zoll-Centner. Kohlen und Coaks Meilen.	f. jeder Zoll-Centner. Betriebsdienst- und Baugut Meilen.	jeder Zoll-Centner. Gut (Kol. 174) überhaupt Meilen.
1	Badische	8,29	5,51	2,64	—	11,13	3,30	10,89	—	10,71	8,08	in Kol. 1886	14,15	8,63
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	23,06 / 23,26	9,25 / 9,25	3,97 / 3,97	— / —	13,78 / 12,73	5,17 / 5,17	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	16,0 / 16,0
3	Braunschweigische	5,06	5,11	4,61	0,30	10,02	5,10	10,08	—	10,54	9,79	in Kol. 1886	3,08	9,87
4	Friedrich-Franz-E.	6,84	6,02	4,60	—	5,22	5,04	7,05	—	7,66	6,73	4,03	5,88	7,03
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,77	—	—	—	—	—	—	7,15
6	Bebra-Hanauer	3,20	3,29	2,91	—	4,84	3,07	4,12	—	4,25	4,51	4,72	4,78	4,47
7	Hannoversche	12,56	10,48	6,43	3,18	—	7,46	—	—	—	—	—	—	12,64
8	Main-Weser	18,27	14,39	5,26	—	14,59	7,56	18,08	—	19,17	13,90	7,33	1,14	12,72
9	Nassauische	4,82	3,71	2,40	—	4,14	2,79	6,42	—	7,39	8,62	6,35	2,60	8,15
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	19,03	14,59	7,52	6,14	13,49	7,84	19,20	15,79	21,60	21,42	34,44	20,79	26,90
11	Preuß. Ostbahn	45,40	18,16	8,87	8,27	16,25	10,78	38,98	6,15	33,51	22,60	9,28	23,75	23,26
12	Saarbrücker	3,97	3,23	2,21	2,23	5,13	2,46	4,10	—	5,52	5,53	2,87	3,62	3,44
13	Westfälische	6,76	6,37	4,66	5,11	8,75	5,22	11,50	5,92	11,20	9,60	10,0	2,02	9,89
14	Sächsische östliche	6,91	5,12	3,59	—	6,69	4,07	9,25	—	9,64	7,15	in Kol. 1886	0,71	7,39
15	Sächsische westliche	12,25	6,29	3,76	—	8,39	4,34	12,62	—	13,61	9,47	" " 1886	3,16	9,97
16	Württembergische	3,11	3,11	3,11	—	13,03	3,50	—	—	—	—	—	—	12,21
	II. Privatbahnen.													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	4,02	2,91	2,49	2,31	4,11	2,50	7,79	3,17	8,30	6,80	5,72	2,62	5,76
18	Hessische Nordbahn	7,16	6,76	5,34	—	—	5,87	10,91	—	10,83	11,73	in Kol. 1886	—	11,86
19	a. Oberschlesische	10,21	7,03	4,87	4,78	8,42	5,27	12,02	—	15,17	13,94	16,63	11,85	15,41
	b. Breslau-Posen-Glogauer	9,91	9,21	6,69	6,08	10,91	7,22	12,25	—	16,07	16,16	19,08	12,94	17,21
	c. Stargard-Posener	8,57	8,92	7,41	6,28	10,31	7,39	11,67	—	10,21	16,18	14,71	15,91	15,89
20	Rhein-Nahe-E.	7,12	4,47	2,71	2,74	10,58	3,31	9,14	—	11,31	10,01	13,97	4,26	10,47
21	Wilhelms-Bahn	5,31	4,09	3,26	3,0	4,56	3,21	6,13	—	5,92	6,64	7,90	4,75	7,17
22	a. Gößnitz-Geraer	4,0	2,98	2,38	—	4,50	2,46	3,71	—	4,12	4,01		—	4,03
	b. Greiz-Brunner	1,60	1,48	1,40	—	1,61	1,41	1,58	—	1,58	1,48	in Kolonne 1886	—	1,49
23	a. Löbau-Zittauer	4,02	3,34	2,47	—	4,01	2,68	4,27	—	3,93	3,94		0,52	3,95
	b. Zittau-Reichenberger	3,24	2,76	2,13	—	3,46	2,22	3,49	—	3,46	3,35		—	3,36
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	1,86	1,68	1,52	1,34	1,99	1,40	1,90	1,86	1,89	1,75	1,79	—	1,78
25	Altona-Kieler	8,09	3,74	3,49	—	—	3,50	10,05*	—	10,10*	7,88	in Kol. 1886	6,10	8,45
26	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67) Ostbahnen	14,40 / 14,40	9,16 / 9,16	4,33 / 4,33	— / —	9,40 / 9,40	5,13 / 5,13	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	21,5 / 21,5
27	Berlin-Anhaltische	18,54	13,0	6,42	—	10,92	8,30	17,61	12,92	18,27	14,77	8,08	11,54	13,02
28	a. Berlin-Hamburger	14,08	9,64	5,15	7,69	16,08	7,22	19,76	—	22,33	21,09	5,04	12,08	20,34
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	2,00
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,84	9,54	5,43	4,92	9,62	6,50	13,10	—	16,89	16,94	9,10	—	15,26
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	9,79 / 10,54 / 9,60	9,24 / 9,21 / 8,34	6,52 / 6,80 / 5,96	6,70 / 5,43 / 4,87	8,32 / 12,76 / 9,21	6,84 / 6,60 / 5,82	11,46 / 11,81 / 11,56	10,67 / 11,45 / 9,16	11,61 / 13,67 / 12,03	8,35 / 9,67 / 8,08	5,55 / 12,43 / 9,11	0,99 / 1,37 / 1,52	8,68 / 10,05 / 8,47
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6,94	7,41	5,31	4,70	4,52	4,92	8,14	—	8,02	6,67	7,77	4,98	7,43
32	Frankfurt-Hanauer	4,10	3,03	2,21	—	2,25	2,47	4,58	2,65	4,43	4,66		—	4,61
33	Glückstadt-Elmshorner	3,78	3,01	2,69	—	—	2,79	3,14	—	4,10	3,28	in Kol. 1886	—	3,56
34	Hessische Ludwigs-E.	7,22	5,08	3,12	—	5,49	3,75	7,68	—	8,63	8,27		—	8,22
35	Homburger	2,40	2,18	1,74	—	2,50	1,94	2,29	2,50	in Kol. 1886	2,03	2,23	2,50	2,22
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	15,07	8,66	4,36	3,31	15,13	4,72	15,61	—	16,51	9,33	8,44	11,0	8,93

Digitized by Google

190	191	192						193	194				195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:										für jeden 3.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
				a. für jede Person in der				e. für jeden Militair 2c.	für jede Person ordnr. Unterschied der Klasse	a. für jeden Zoll-Centner		c.	d.	e.	
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (ausgen. Kohlen)	Kohlen und Coaks	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	e. eing. Bahn. geg. einand.		Sgr.				Sgr.		Pfge.				Pfge.	
229 245	2 654 587	22,9	265	6,66	4,20	2,24	—	2,04	2,46	11,25	—	in Kol. 1944	3,94	in Kol. 1944	4,19	1
35 033	939 272	3,5	94	5,52	4,20	2,60	—	1,13	3,12	—	—	—	—	—	4,21	2
139 181	3 731 569	13,9	373	5,52	4,02	2,60	—	1,13	3,12	—	—	—	—	—	4,21	
186 535	8 848 745	18,7	885	i. R. 1926	i. R. 1926	3,58	i. R. 1926	2,49	3,45	11,04	—	4,98	1,95	in Kol. 1944	2,36	3
57 144	475 937	5,7	48	6,62	4,61	3,37	—	2,69	3,75	10,69	—	5,69	2,78	2,52	3,88	4
395 623	3 068 845	39,6	307	—	—	—	—	—	2,92	—	—	—	—	—	3,88	5
69 236	355 207	6,9	36	6,17	4,17	2,67	—	1,25	2,69	12,4	—	5,98	3,78	2,10	3,92	6
159 193	5 598 332	15,9	560	6,60	4,40	2,80	1,50	—	3,50	—	—	—	—	—	2,31	7
286 752	5 490 421	28,7	549	7,12	4,52	2,49	—	1,27	3,225	9,45	—	5,10	2,80	1,42	3,08	8
152 293	3 683 906	15,2	368	5,42	3,19	2,07	—	1,70	2,50	11,0	—	4,69	1,69	1,50	1,91	9
298 822	14 706 148	29,9	1471	6,46	4,60	2,76	1,50	1,17	2,58	9,40	10,20	4,96	2,23	1,06	1,83	10
210 405	3 181 615	21,0	318	6,46	4,66	2,87	1,56	1,09	2,93	10,19	12,47	5,42	2,86	1,23	2,27	11
174 622	10 523 495	17,5	1052	5,91	3,77	2,54	1,42	1,15	2,27	11,06	—	5,59	2,06	2,13	2,16	12
129 829	6 662 961	13,0	666	6,25	4,33	2,93	1,50	1,0	2,42	10,0	12,0	5,0	2,50	1,40	2,40	13
281 695	7 645 264	28,2	765	4,68	3,49	2,50	—	1,50	2,68	12,47	—	5,86	2,70	in Kol. 1944	3,17	14
194 136	6 598 483	19,4	660	6,49	3,96	2,56	—	1,53	2,92	12,03	—	5,88	2,40	" " 1944	2,84	15
249 286	4 056 268	24,9	406	5,48	3,57	2,31	—	1,44	2,42	—	—	—	—	—	3,16	16
234 079*	10 345 299	23,4	1035	5,58	4,04	2,67	1,13	1,29	2,58	10,96	11,07	5,39	2,37	1,98	2,29	17
117 787	5 947 250	11,8	595	—	—	—	—	—	3,81	10,16	—	in Kol. 1944	2,41	in Kol. 1944	2,43	18
206 343*	25 028 022	20,6	2503	6,47	4,84	2,45	1,49	1,20	2,62	11,52	—	6,53	2,22	1,49	1,85	19a
140 305	7 130 242	14,1	713	6,09	4,41	2,82	1,57	1,23	2,23	10,44	—	5,58	2,21	1,14	1,90	- b
106 386	5 446 610	10,6	545	6,13	4,57	3,0	1,59	1,21	2,61	10,74	—	6,69	2,27	1,09	2,21	- c
171 042	6 459 895	17,1	646	6,01	4,01	2,64	1,42	1,09	2,66	10,51	—	4,85	1,46	1,33	1,82	20
58 518	3 243 466	5,9	324	6,41	4,70	2,85	1,59	1,36	2,30	13,39	—	8,27	2,78	2,14	2,61	21
103 104	1 807 699	10,3	181	5,47	3,26	2,32	—	1,38	2,49	12,31	—	7,31	2,93		3,52	22a
63 626	543 777	6,4	54	6,53	3,84	2,78	—	2,40	3,0	23,41	—	11,57	5,09	in Kol. 1944	6,44	- b
133 593	3 399 122	13,4	340	4,96	3,47	2,61	—	1,44	2,68	12,69	—	6,03	2,33		2,84	23a
100 190	2 993 599	10,0	299	7,24	4,13	2,54	—	1,34	2,75	15,56	—	7,94	2,77		3,39	- b
474 627*	2 705 827	47,4	271	4,92	3,72	2,69	1,53	2,34	2,07	25,05	8,01	11,18	5,70	4,13	4,61	24
187 709	1 577 318	18,8	158	—	—	—	—	—	2,76	10,60*	—	4,98*	2,39	in Kol. 1944	3,16	25
32 945	1 252 237	3,3	125	5,80	3,76	2,33	—	1,14	2,87	—	—	—	—	—	2,87*	26
131 781	5 008 907	13,2	501	5,69	3,74	2,23	—	1,14	2,57	—	—	—	—	—	2,67*	
185 215	4 717 638	18,5	472	6,50	4,56	3,10	—	1,76	3,64	12,28	12,94	5,53	2,87	2,12	3,27	27
210 847	6 018 400	24,1	602	6,93	4,29	3,06	1,67	1,23	3,06	9,59	—	3,69	2,47	1,66	3,10	28a
454 878	7 549 308	45,5	755	—	—	—	—	—	2,91	—	—	—	—	—	2,97	- b
523 320	7 629 631	52,3	763	6,85	4,65	2,89	1,70	1,61	3,0	9,53	—	4,65	2,27	1,17	3,30	29
284 560	2 995 852	28,5	300	7,13	4,84	2,63	1,69	1,60	2,64	12,44	11,04	6,47	2,96	2,76	3,45	30a
95 307	911 332	9,5	91	6,26	4,43	2,99	1,70	1,73	2,87	12,52	13,02	6,43	2,67	2,77	3,09	- b
121 191	712 077	12,1	71	6,06	4,39	2,71	1,60	1,59	2,47	9,70	13,02	5,85	3,04	1,82	3,38	- c
223 959	6 423 467	22,4	642	6,06	4,07	3,20	1,70	1,87	2,33	12,65	—	6,30	2,59	2,07	2,38	31
242 840	2 987 806	24,3	299	6,11	3,96	2,61	—	1,78	3,16	9,96	10,15	6,92	3,0		3,64	32
104 958	755 186	10,5	76	6,26	4,09	2,79	—	—	2,92	10,13	—	4,36	2,35		3,33	33
311 087	5 584 649	31,1	558	6,0	3,31	1,97	—	1,19	2,49	9,50	—	5,14	2,36	in Kol. 1944	2,75	34
447 530	322 979	44,8	32	6,82	4,11	2,38	—	1,60	3,36	17,27	6,88	in Kol. 1944	4,95		5,34	35
291 699	16 519 313	29,2	1652	6,91	4,42	2,84	1,57	1,57	2,67	9,69	—	4,95	2,35	1,53	2,0	36

Digitized by Google

		1186				187		188						189
								(Forts.) II. Personen- und						
								(Forts.) B. Durchschnitts-						
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
	II. Privatbahnen. (Forts.)	a. jede Person in der I. Klasse	b. jede Person in der II. Klasse	c. jede Person in der III. Klasse	d. jede Person in der IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. jeder Zoll-Centner. Eilgut	b. jeder Zoll-Centner. Postgut	c. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. Normalklasse (und Sperr. Gut)	d. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut (Kol. 17. überhaupt
		Meilen.				Meilen.		Meilen.				Meilen.		Meilen
37	Leipzig-Dresdener	8,58	6,32	4,54	—	21,11	5,55	12,57	—	8,61	9,79	7,46	—	9,19
38	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	0,00	0,73	0,00	—	—	0,78	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,46	5,16	4,01	—	—	4,26	—	—	—	—	—	—	6,95
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	11,05	7,68	4,66	3,13	9,23	4,88	10,71	8,51	11,36	8,13	2,37	—	5,62
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5,21	4,72	3,67	2,74	4,02	3,63	5,16	—	in Kol. 1886	5,06	4,39	—	4,67
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10,42	8,68	4,81	4,19	8,83	5,59	9,60	8,15	14,12	11,26	5,11	10,16	10,77
42	Mecklenburgische	6,86	6,44	5,59	—	7,06	5,94	8,28	—	9,57	6,61	in Kol. 1886	5,21	7,30
43	Neisse-Brieger	4,81	4,96	4,44	3,48	4,94	4,02	5,74	—	5,82	5,13	5,09	5,76	5,13
44	Niederschlesische Zweigbahn	6,61	6,04	4,35	5,02	7,17	5,06	7,46	6,0	7,21	6,70	3,19	4,85	6,16
45	Oppeln-Tarnowitzer	5,88	5,40	4,50	3,60	6,0	4,0	7,40	6,50	8,30	7,50	4,90	7,50	6,60
46	Ostpreußische Südbahn	5,96	5,14	4,02	3,90	6,94	4,14	6,0	6,94	6,53	6,02	8,56	9,25	6,14
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,65	3,58	2,49	—	—	2,71	5,42	—	6,21	6,33	8,93	—	7,65
	b. Pfälzische Maximiliansb.	5,51	3,91	2,24	—	—	2,42	4,68	—	5,70	5,44	5,24	—	5,51
	c. Neustadt-Dürkheimer	1,26	1,66	1,72	—	—	1,70	1,44	—	1,36	1,37	1,99	—	1,57
48	Rheinische	7,9	5,01	3,49	2,87	9,11	4,31	9,42	8,38	13,79	7,76	8,89	8,57	8,67
49	Schleswigsche	10,09	7,36	4,95	—	—	5,23	9,95	—	9,39	8,41	—	—	8,51
50	Taunus-E.	3,74	2,69	2,01	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	3,52
51	a. Thüringische	16,45	8,52	4,36	—	9,55	5,54	12,93	10,26	14,11	11,60	in Kol. 1886	11,77	11,99
	b. Werra-E.	8,56	5,43	3,82	—	8,88	4,02	9,83	—	12,49	10,14	" " 1886	—	10,74
52	Tilsit-Insterburger	6,60	6,38	5,78	4,68	6,64	5,23	5,79	6,78	5,23	5,93	6,66	6,07	5,94
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,586	—	—	—	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	11,16	12,98	7,23	—	13,25	8,54	16,93	—	11,92	in Kol. 1886	10,28	6,34	11,03
55	Brünn-Rossitzer	2,87	2,70	2,65	—	2,91	2,66	—	—	2,90	2,77	3,15	—	3,09
56	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	2,10	2,0	1,94	1,77	—	1,92	3,02	—	2,22	2,22	3,56	2,75	3,17
		3,17	3,49	3,49	2,95	—	3,12	5,02	5,03	4,57	4,57	5,25	2,66	5,16
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	17,79	17,23	11,57	—	29,86	13,95	28,87	—	39,52	29,24	14,25	—	29,48
58	Graz-Köflacher	4,81	3,58	2,55	—	4,70	2,66	3,49	—	4,80	4,02	4,91	4,20	4,74
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	14,0	12,81	8,49	—	10,21	9,37	19,37	—	21,92	16,18	25,62	20,43	19,19
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	25,31	17,89	9,97	—	5,20	7,67	20,72	—	15,21	29,60	10,32	12,27	26,59
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	12,75	5,15	—	4,06	5,50	15,58	—	16,67	13,56	2,50	8,76	16,15
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	14,40	—	—	—	—	—	17,50	19,19
62	Mohacs-Fünfkirchener	6,09	5,87	4,73	—	6,27	5,28	6,55	—	5,47	7,15	7,98	4,63	7,82
63	a. Oesterreichische nördliche	19,18	15,07	8,50	—	7,88	9,05	24,25	—	19,22	20,08	9,14	15,45	19,15
	b. Oesterreichische südöstliche	21,14	16,21	11,16	—	14,05	13,41	23,49	—	27,65	28,37	22,45	28,23	27,86
	c. Wien-Neu-Szönyer	9,53	8,01	6,28	—	7,93	6,78	10,48	—	10,43	14,26	6,49	10,26	13,14
64	a. Südbahn, Oesterreichische	15,18	7,64	5,06	—	23,24	6,68	28,53	—	24,54	33,02	—	—	32,43
	b. Tiroler	9,90	5,31	2,86	—	6,93	3,51	7,72	—	8,39	9,07	—	in Kol. 1886	8,91
65	Süd-Norddeutsche	8,35	7,39	4,89	3,68	5,21	4,40	9,01	—	in Kol. 1886	8,96	—	—	8,96
66	Theiß-Bahn	16,01	13,26	10,91	—	18,30	12,65	17,92	—	12,60	19,13	15,11	11,74	17,44
67	Turnau-Kralup-Prager	7,285	7,158	5,675	4,084	7,50	5,06	7,70	—	—	—	—	—	7,28
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	1,72	—	—	—	—	—	—	1,15
69	Niederländische Rhein-E.	8,61	8,27	5,37	—	5,31	6,06	10,50	—	13,54	13,44	13,68	5,19	13,46
70	a. Warschau-Wiener	15,20	11,02	9,92	10,48	14,53	10,41	17,73	—	31,15	12,21	39,03	—	23,61
	b. Warschau-Bromberger	9,19	7,46	7,26	6,55	8,83	7,16	13,56	—	14,63	10,22	10,07	—	10,87
71	Niederländische Staats-E.	4,67	4,21	3,24	—	—	3,47	—	—	7,16	4,11	in Kol. 1886	—	4,82

Digitized by Google

190	191			192				193	194				195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:										für jeden Z.-Centner Gut (Rel. 174) überhaupt	
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-	a. Personen-Frequenz	b. Güter-	a. für jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks		
Personenmeilen	Centnermeilen.	d. ganz. Bahn, pro einand.		Sgr.				Sgr.	Pfge.		Pfge.		Pfge.		
425929	10 162 071	42,6	1016	6,02	4,47	2,70	—	2,47	3,18	8,49	—	5,77	2,62	1,61	3,02	37
871 949	66 254	87,2	6,6	3,43*	2,43*	1,71*	—	—	1,69*	—	—	—	—	5,14*	3,43	38
122 573	1 944 382	12,2	194	—	—	—	—	—	3,10	—	—	—	—	—	3,43	39
297 427	7 845 374	29,7	785	6,48	4,30	2,62	1,70	1,72	2,72	9,90	10,81	5,12	2,99	2,48	3,47	40
238 794*	5 027 849	23,9	503	7,17	4,49	2,67	1,67	1,58	2,75	7,59	—	in Rel. 1944	3,34	1,84	3,03	41a
123 370	2 535 021	12,3	254	6,43	4,25	3,33	1,50	1,50	2,75	9,40	10,30	4,50	2,28	3,50	3,51	- b
114 562	1 137 724	11,4	114	—	—	—	—	—	3,52	—	—	—	—	—	4,25	42
115 516	1 736 458	11,6	174	6,84	4,71	3,0	1,45	1,28	2,41	11,69	—	6,37	3,32	2,26	2,95	43
97 196	1 820 431	9,7	182	7,0	4,87	3,24	1,83	1,72	2,77	9,41	12,60	6,49	3,62	1,82	3,35	44
36 437	2 373 295	3,6	237	6,02	4,49	2,45	2,02	1,52	2,30	12,06	11,93	5,76	2,12	2,0	2,27	45
91 292	816 275	9,1	82	6,0	4,33	2,74	1,44	1,41	2,21	9,87	11,79	6,43	2,85	1,30	3,62	46
185 317	9 290 931	18,5	929	5,72	3,12	1,98	—	—	2,31	8,57	—	4,39	2,16	1,61	1,89	47a
136 190	7 867 196	13,6	787	5,51	3,24	2,04	—	—	2,40	8,54	—	4,39	2,12	1,54	1,79	- b
141 831	700 550	14,2	70	5,23	2,94	1,95	—	—	2,17	15,40	—	11,19	3,95	2,39	3,63	- c
290 468	5 702 429	29,0	570	7,46	3,58	2,37	1,09	1,50	3,31	12,21	15,05	5,60	3,47	1,41	2,78	48
72 236	581 733	7,2	58	7,39	5,09	3,09	—	—	3,43	13,68*	—	6,22*	2,51	—	3,74	49
413 080	1 634 098	41,3	163	6,31	4,01	2,49	—	—	3,22	—	—	—	—	—	3,60	50
235 010	5 343 998	23,5	534	7,47	4,41	2,43	—	1,91	3,40	10,52	8,11	5,58	2,64	in Rel. 1944	3,30	51a
83 275	1 986 676	8,3	199	7,31	3,87	2,53	—	1,43	2,79	11,65	—	in Rel. 1944	3,55	" " 1944	3,69	- b
66 125	316 028	6,6	32	6,06	4,54	3,13	1,57	1,49	2,38	13,01	10,19	7,97	3,04	1,57	3,58	52
122 924*	—	12,3	—	—	—	—	—	—	4,36	—	—	—	—	—	—	53
65 180	3 930 004	6,5	393	8,67	6,39	4,50	—	1,48	4,27	12,36	—	4,27	in Rel. 1944	2,72	3,50	54
47 684*	2 535 856	4,8	254	7,27	4,06	2,71	—	1,48	2,88	—	—	8,72	7,25	8,23	8,16	55
21 409	8 915 622	2,1	892	—	—	—	—	—	2,46	38,97	—	7,12	4,99	3,99	4,03	56a
37 596	1 784 007	3,8	178	—	—	—	—	—	3,16	31,48	—	5,58	4,32	3,96	4,09	- bc
84 203	4 943 845	8,4	494	8,88	6,66	4,45	—	1,48	4,64	21,73	—	9,05	5,02	3,21	5,46	57
52 693	2 826 020	5,3	283	7,78	5,48	3,64	—	2,10	3,95	38,14	—	8,96	5,69	5,02	5,41	58
228 857	13 108 334	22,9	1311	7,69	5,52	3,54	—	1,76	3,63	14,76	—	5,38	4,55	2,23	3,54	59
173 103	8 697 878	17,3	870	9,08	6,78	4,35	—	2,64	5,01	9,63	—	5,92	2,50	1,99	2,73	60a
8438	669 603	0,8	67	—	5,21	3,42	—	2,52	3,61	21,01	—	7,51	5,10	1,08	7,06	- b
55 943	1 145 077	5,6	115	—	—	—	—	—	4,39	—	—	—	—	—	5,43	61
28 380	3 972 095	2,8	397	7,55	5,53	3,62	—	1,51	3,86	21,91	—	6,38	3,82	4,03	4,13	62
196 203	10 245 037	19,6	1026	9,17	6,68	4,57	—	2,19	4,15	15,78	—	3,91	2,95	2,49	3,26	63a
133 121	8 985 085	13,3	899	8,98	6,57	4,58	—	1,75	4,70	21,14	—	6,12	2,26	1,94	3,03	- b
68 721	4 259 749	6,8	426	9,93	7,21	4,48	—	1,84	4,39	14,71	—	4,63	3,22	4,40	3,68	- c
120 938	5 916 649	12,1	592	9,62	5,57	3,57	—	1,23	3,95	12,03	—	6,71	2,85	in Rel. 1944	3,11	64a
64 569	1 112 153	6,5	111	8,86	6,57	4,36	—	1,19	4,70	22,22	—	6,76	3,51	in Rel. 1944	4,39	- b
69 772	2 384 191	6,9	238	8,24	6,0	4,47	2,23	1,36	3,75	29,31	—	in Rel. 1944	4,96		5,06	65
71 704	2 372 154	7,2	237	7,17	6,14	4,09	—	1,43	4,16	22,40	—	7,83	3,08	2,56	3,94	66
75 776	2 411 132	7,6	241	7,57	5,68	4,03	2,69	1,41	3,80	24,01	—	—	—	—	4,47	67
219 915	1 161 869	22,0	116	4,58	3,39	2,26	—	—	2,43	19,0	—	3,98	4,49	in Rel. 1944	5,27	68
355 823	5 227 071	35,6	523	7,30	5,16	3,36	—	2,22	3,71	15,35	—	4,99	2,34	0,84	2,43	69
179 416	5 737 262	17,9	574	6,19	4,61	2,70	1,80	0,77	2,58	15,56	—	4,70	3,13	1,12	1,95	70a
103 204	1 795 010	10,3	180	6,09	4,58	2,70	1,80	0,59	2,85	16,60	—	7,47	3,01	0,96	2,60	- b
93 111	737 540	9,3	74	5,45	4,09	2,47	—	—	2,96	—	—	4,38	2,06	in Rel. 1944	3,13	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	196	197	198	199	200
	III. Depeschen-Verkehr.				
	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Depeschen.			
	Anz.	Anzahl.		Thlr.	
1 Badische	—*	—	—	—	—
2 Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	387 / 387	132 044 / 660 220	4908 / 24 540	32 185 / 160 924	— / —
3 Braunschweigische	24	20 913	—	6111	4265
4 Friedrich-Franz-E.	7	2122	—	815	586
5 Main-Neckar	16	6339	—	1304	831
6 Hebra-Hanauer	11	3950	124	975	678
7 Hannoversche	77	104 555	—	9182	—
8 Main-Weser	24	14 032	—	—	3138
9 Nassauische	32	—*	1446	10 556	—*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48	23 449	583	6271	3986
11 Preuß. Ostbahn	64	38 598	2133	9813	7563
12 Saarbrücker	18	9372	234	2604	1378
13 Westfälische	22	8431	402	1843	1296
14 Sächsische östliche	13	11 675	77	3693	1088
15 Sächsische westliche	48	22 152	338	6733	3519
16 Württembergische	—*	—	—	--	—
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.					
17 Bergisch-Märkische	85	38 428	1245	8476	6622
18 Hessische Nordbahn	17	5448	173	1246	1087
19 a. Oberschlesische	20	15 223	261	3688	2720
b. Breslau-Posen-Glogauer	16	12 390	155	3118	2470
c. Stargard-Posener	10	6893	92	1678	1164
20 Rhein-Nahe-E.	18	6525*	221*	1603	925
21 Wilhelms-Bahn	15	6970	143	1489	1155
22 a. Gößnitz-Geraer	1	242	1	56	41
b. Greiz-Brunner	1	1881	47	536	212
23 a. Löbau-Zittauer	3	1011	—	246	140
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.					
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	85 / 85	6969 / 25 660	122 / 620	1531 / 5592	900 / 3533
27 Berlin-Anhaltische	33	12 252	317	5045	3241
28 a. Berlin-Hamburger	25	14 389	364	5008	3012
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	11	3276	187	1594	897
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	19	9237	263	—*	2194
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	12	4622	243	—*	1144
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	19	3814	154	—*	977
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	7503	89	1671	1258
32 Frankfurt-Hanauer	8	200	—	53	53
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	31	8450	—	2228	2228
35 Homburger	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	59	27 385	446	7571	5905

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	196 Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen. Anz.	197 Aufgegebene Privat-	198 Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen. Anzahl.	199 Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	200 Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung. Thlr.
			III. Depeschen-Verkehr.			
37	Leipzig-Dresdener	8	7867	25	1450	1307
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6	3216*	—	669	358
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	2419	14	702	548
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16	5048	60	1294	1038
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2294	55	642	499
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	3	339	2	68	55
44	Niederschlesische Zweigbahn	8	2559	94	890	396*
45	Oppeln-Tarnowitzer	5	3086	32	659	469
46	Ostpreußische Südbahn	16	2364	115	497	446
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—
48	Rheinische	59	45 569	757	15 045	6180
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	9	4165	138	1217	1217
51	a. Thüringische	27	6432	100	1787	1451
	b. Werra-E.	18	7425	—	2618	1727
52	Tilsit-Insterburger	4	421	15	89	73
	Oesterreichische Bahnen.					
53	Aussig-Teplitzer	7	—	—	502	393
54	Böhmische Westbahn	18	9446	167	3242	1599
55	Brünn-Rossitzer	5	366	—	187	142
56	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Westbahka c. Pferde-Bahn	7	2375	4	501	370
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	25	15 000	—	5043	3762
58	Graz-Köflacher	4	906	14	700	316
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	49	39 702	—	8669	5701
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn Elisabeth	54	25 115	—	9735	3737
		—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	nicht netirt	—	—	1328
62	Mohacs-Fünfkirchener	1	214	—	80	65
63	a. Oesterreichische nördliche	51	28 792	415	6521	4220
	b. Oesterreichische südöstliche	58	31 183	449	6859	4789
	c. Wien-Neu-Szönyer	16	5464	79	1251	801
64	a. Südbahn, Oesterreichische	149	38 416	—	17 866	10 872
	b. Tiroler	19	5320	325	741	723
65	Süd-Norddeutsche	18	9813	426	4786	2735
66	Theiß-Bahn	36	19 000	in Kol. 197	8427	4604
67	Tarnau-Kralup-Prager	12	3136	" " 197	1185	878
	Fremdländische Bahnen.					
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	16	20 383	—	7252	4966
70	a. Warschau-Wiener	25	12 840	507	9504	8486
	b. Warschau-Bromberger	8	7433	177	5497	2629
71	Niederländische Staats-E.	57	—	—	6839	6245

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	201					202	203		204	205
		IV. Finanz=									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden)
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. in ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Marine-Ambulanz, mit Extrazüge rc.).		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	192 875	751 118	1 148 353	—	40 412	2 132 758	1 578 172	554 586	176 477	3341
2	Bayerische { a. 1 Okt. b. 31. Dez. 66 / b. 1 Jan. b. 31. Dezbr. 67	53 623 / 214 491	318 796 / 1 275 184	396 056 / 1 584 224	— / —	9896 / 39 559	778 965 / 3 113 458	620 759 / 2 483 035	157 606 / 630 423	37 462 / 150 646	in Kol. 215
3	Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	684 202	in Kol. 201c	65 098	749 300	232 962	516 338	27 012	
4	Friedrich-Franz-E.	5138	41 770	63 603	—	1949	112 460	39 331	73 129	4056	184
5	Main-Neckar	61 083	214 359	172 612	—	1526	449 580	449 580	in Kol. 203a	49 147	487
6	Bebra-Hanauer	892	9580	51 338	—	2766	64 576	43 375	21 201	2426	97
7	Hannoversche	142 404	945 982	1 150 607	6080	250 943*	2 496 016	1 539 582	956 434	101 420	1798
8	Main-Weser	69 213	383 425	330 129	—	32 396	815 163	422 032	393 131	54 699	819
9	Nassauische	31 282	109 687	165 977	—	11 915	318 861	202 037	116 824	15 453	354
10	Niederschl.-Märk. u Schl. Gb.	102 770	607 409	552 849	424 994	47 141	1 735 163	1 256 832	478 331	49 850	2100
11	Preuß. Ostbahn	218 418	972 451	636 933	446 157	74 385	2 348 344	1 280 167	1 068 177	132 569	3410
12	Saarbrücker	10 755	57 103	125 952	57 173	7839	258 822	161 273	97 549	5229	334
13	Westfälische	7455	74 824	164 075	85 929	12 338	344 611	251 450	93 152	6972	607
14	Sächsische östliche	16 908	195 419	402 930	—	31 646	646 903 / 443*	457 323 / 443*	189 580	18 800	559
15	Sächsische westliche	33 689	460 898	804 016	—	30 272	1 328 875 / 1440*	1 088 991 / 1440*	239 884	35 376	1039
16	Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 455 134	—	141 714	1 596 848	1 378 752	218 096	70 348	4034
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	28 054	329 767	661 853	406 279	19 208	1 445 161	1 290 719	154 442	18 290	1196
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	296 367	98 856	197 511	13 102	245
19	a. Oberschlesische	20 095	188 449	190 943	156 940	13 724	570 151	437 892	132 259	15 925	580
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8516	86 038	173 460	47 703	21 288	337 005	278 362	58 643	9255	460
	c. Stargard-Posener	5037	60 020	88 473	44 424	10 624	209 478	97 610	111 868	6793	403
20	Rhein-Nahe-E.	27 458	73 805	100 582	31 450	9086	242 381	102 733	139 648	6758	369
21	Wilhelms-Bahn	2727	27 119	26 117	43 232	1699	100 894	73 335	27 559	2647	95
22	a. Gößnitz-Geraer	204	8625	30 749	—	4	39 582 / 382* / 8707 / 367*	39 080 / 382* / 8627 / 367*	502	609	27
	b. Greiz-Brunner	62	2308	6317	—	20			80	—	14
23	a. Löbau-Zittauer	368	11 710	39 166	—	2628	53 872	32 152	21 720	955	52
	b. Zittau-Reichenberger	233	7114	24 808	—	434	32 589 / 21*	27 589 / 21*	5000	303	25
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	402	13 982	30 825	19 900	3076*	68 275	49 419	18 856	682	68
25	Altona-Kieler	in Kol. 201c	in Kol. 201c	562 180	—	9943	572 123	452 460	119 663	14 887	379
26	Bayerische { a. 1 Okt. b. 31. Dez. 66 / b. 1 Jan. b. 31. Dezbr. 67 } Ostbahnen	6736 / 26 954	69 113 / 276 449	145 372 / 581 485	— / —	39 157 / 156 630	260 380 / 1 041 518	260 380 / 1 041 518	in Kol. 203a / " " 203a	9468 / 37 873	in Kol. 215 / " " 215
27	Berlin-Anhaltische	61 421	488 258	515 662	—	39 272	1 104 613	695 500	409 113	35 093	1578
28	a. Berlin-Hamburger	48 696	399 962	311 058	181 923	33 008	974 647	776 317	207 330	34 276	in Kol. 215
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	90 088	in Kol. 203b	90 008	6108*	" " 215
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	74 312	397 846	332 235	158 863	56 608	1 019 954	584 551	435 403	28 962	1173
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche }	14 714 / 1825 / 6324	236 998 / 49 219 / 83 631	278 352 / 68 272 / 120 596	195 538 / 54 911 / 82 750	16 351 / 11 964 / 10 726	741 953 / 186 191 / 304 027	527 591 / 97 542 / 185 127	214 362 / 88 649 / 118 900	18 490 / 4741 / 9107	1390 / 572 / 773
31	Breslau-Schweidnitz Freib.	6605	62 092	115 949	96 895	117 122*	398 663	376 812	21 851	9783	471
32	Frankfurt-Hanauer	6737	59 642	72 880	—	232	139 491	96 752	42 739	6557	112
33	Glückstadt-Elmshorner	288	7124	38 772	—	184	46 368	17 413	28 955	1067	38
34	Hessische Ludwigs-E.	64 768	244 255	297 441	—	23 000	629 464	342 635	286 829	44 930	772
35	Homburger	21 627	55 427	47 341	—	1153	125 548	118 343	7205	5788	68
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	157 790	683 050	413 174	453 252	184 486	1 891 752	1 068 439	823 313	71 182	1543

Digitized by Google

206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Eilgüter im Binnen-Verkehre. b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter Thlr.	
2 312 576	*23 885*	*3171*	71 356	124 039	67 245*			931 679	1 811 389			—	1
815 827	*3329*	*507*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—			567 530	1 437 937			—	
3 264 104	*15 186*	*2016*	" " 211a	" " 211b	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	2 270 153	5 751 348	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	2
776 312	*23 390**	*3105**	6833	78 835	22 470	35 742	426 667	212 272	1 264 247			—	3
116 700	*7558*	*1004*	1692	1591	—	8017	26 391	10 879	24 619	1216	2112	—	4
499 214	*42 924*	*5698*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	13 130	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	385 022*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	1934*	5
67 099	*6451*	*856*	1392	601	2946	11 309	4832	13 803	2788	2975	2541	4678	6
2 599 234	*21 472*	*2851*	75 645	141 480	6001	289 493	732 561	798 717	1 409 952	202 979	657 117	17 631	7
870 681	*32 943*	*4373*	9923	69 906	30 837	34 892	279 187	116 469	646 624	3040	83 607	—	8
334 668	*13 311*	*1772*	3198	6975	13 280*	21 863	46 158	213 876	137 025	12 584	37 837	—	9
1 787 113	*26 503*	*3519*	48 208	102 330	4356	237 591	709 128	541 919	1 822 602	95 215	1 474 530	—	10
2 484 323	*21 729*	*2885*	56 801	110 331	8663*	289 637	597 161	707 180	1 207 463	16 440	10 528	46 433*	11
264 385	*13 524*	*1795*	1355	7640	641	3455	29 747	57 906	336 658	353 556	442 335	206	12
352 190	*10 576*	*1404*	3004	40 282	1228	31 341	185 380	82 806	598 907	18 086	389 274	28 732	13
666 705	*25 922*	*3442*	42 254	22 651	—	145 821	236 686	414 078	872 395	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1440	14
1 366 790	*19 412*	*2581*	99 659	87 525	—	309 630	390 565	1 835 926	935 288	" " 211a	" " 211b	22 007	15
1 671 230	*21 099*	*2801*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	57 104	1 183 509	1 393 397	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" 210a	" 210b	—	16
1 464 644	*20 311**	*2697*	61 061	62 327	21 112	206 426	219 963	1 388 152	708 019	1 496 125	809 748	149 980	17
309 714	*15 626*	*2075*	2881	40 909	16 385	56 505	721 524	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	18
586 656	*18 536**	*2461*	7858	14 988	1404	42 594	130 207	605 116	1 252 254	820 773	1 477 091	7176	19a
346 729	*12 451*	*1653*	5908	7512	785	33 831	62 104	138 045	521 288	—	266 245	597	- b
216 674	*9374*	*1271*	706	9587	2065	4405	80 034	31 348	544 001	—	77 997	115	- c
249 499*	*15 594*	*2072*	930	15 763	1809	2204	42 248	28 132	306 362	—	127 598	232	20
103 636	*4616*	*613*	863	3082	973*	10 222	35 198	42 469	255 015	203 409	30 164	1269	21
40 597	*8787*	*1166*	2188	222	—	16 284	1269	50 066	11 554	in Kol. 211a		—	22a
9085	*6680*	*887*	in Kol. 210b	989	—	in Kol. 210b	3726	in Kol. 211b	8607	" " 211a		—	- b
54 859	*12 161*	*1615*	6892	469	—	20 084	5910	61 446	26 347	" " 211a	in Kol. 211b	264	23a
32 938	*9272*	*1231*	4814	171	—	15 367	4183	61 313	12 191	" " 211a		—	- b
69 025	*58 135**	*5061**	307	711	508	1451	5032	16 487	31 112	121 363	—	—	24
587 389	*18 185*	*2411*	26 517*	11 161*	14 330	145 550*	90 599*	186 207	30 137	in Kol. 211a		—	25
269 848	*3375*	*448*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	2033	in Kol. 211b	in Kol. 211b	765 447	" " 211b			—	
1 079 391	*13 260*	*1761*	" " 211b	" " 211b	12 156	" 211b	" 211b	" " 211b	3 063 388	" 211b	in Kol. 211b	—	26
1 141 284	*23 221*	*3083*	52 259	78 360	9120	208 110	457 559	388 896	694 717	227 048	56 982	—	27
1 008 923	*25 101*	*3372*	77 554	51 472	18 265	431 958	597 204	217 534	638 277	6890	5376	—	28a
96 196	*46 627*	*6211*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	6466	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	115 837	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 050 089	*53 740*	*7135*	25 769	63 949	7538	261 595	519 768	76 285	369 695	12 457	34 151	—	29
761 833	*25 659*	*3407*	18 885	17 107	8625	72 743	68 667	268 990	386 800	4847	5413	81 368	30a
191 504	*8599*	*1145*	1230	4158	2666	5126	24 452	33 949	97 344	7917	1311	4451	- b
314 207	*10 312*	*1369*	3141	6904	3141	7034	27 345	79 524	67 398	6185	2225	8717	- c
408 917	*17 861*	*2371*	7697	4228	in Kol. 219	47 408	40 667	248 480	51 413	426 839	146 989	—	31
146 160	*26 769*	*3553*	2586	6013	2102	8397	29 309	22 517	92 474			—	32
47 475	*10 559*	*1401*	363	1631	937	1726	15 294	3594	9105	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	33
675 166	*27 682*	*3675*	19 548	44 210	15 681	13 603	145 009	128 675	680 310			6932	34
131 404	*54 525*	*7239*	974	91	172	in Kol. 211a	in Kol. 211b	8760	1124			—	35
1 964 477	*27 977*	*3711*	33 116	158 605	7722	79 431	555 672	1 265 915	1 275 082	1 660 742	1 383 019	131 924	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	201					202	203		204	205
		IV. Finanz-									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militärs, Kinder unter 10 mit Equipagen ꝛc.).	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	35 518	283 762	468 334	—	90 697	878 311	530 511	347 800	23 126	761
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	578	16 802	38 661	—	—	56 041	56 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	187 362	162 276	25 086	4808	in Kol. 215b
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	14 496	156 963	285 399	49 166	26 184	532 208	355 023	177 185	10 644	415
41	a. Magdeburg-Halberstädter	20 147	158 781	219 066	65 206	18 553	481 753	272 564	209 189	13 178	497
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3395	43 772	80 542	26 919	9137	163 765	121 021	42 744	3890	390
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	263 732	152 576	111 156	8668	in Kol. 215b
43	Neisse-Brieger	1249	11 796	19 082	20 843	4481	57 451	32 248	25 203	1685	62
44	Niederschlesische Zweigbahn	1641	18 727	32 671	24 241	5791	83 071	37 766	45 305	2018	89
45	Oppeln-Tarnowitzer	611	4548	10 216	14 916	325	30 616	24 783	5833	526	50
46	Ostpreußische Südbahn	1207	22 892	38 859	34 162	2597	99 717	99 126	591	1658	112
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	8321	115 132	213 159	—	13 223	349 835	232 653	117 182	13 595	425
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4263	29 444	57 473	—	2432	93 612	67 450	26 162	4105	112
	c. Neustadt-Dürkheimer	256	5861	15 060	—	168	21 345	20 108	1237	956	28
48	Rheinische	598 102	754 747	725 433	16 869	49 456*	2 144 607	1 154 422	990 185	103 266	1319
49	Schleswigsche	3968	51 658	176 481	—	—	232 107	119 325	112 782	5974	in Kol. 215b
50	Taunus-E.	30 589	129 046	137 766	—	532*	297 933	297 933	in Kol. 203a	16 574	288
51	a. Thüringische	55 383	431 455	493 072	—	40 179	1 020 089	595 554	424 535	36 323	930
	b. Werra-E.	4654	53 226	111 965	—	8964	178 809	131 808	47 001	12 506	in Kol. 215b
52	Tilsit-Insterburger	563	9394	12 863	13 480	1379	37 619	25 688	11 931	1012	42
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	1932	16 613	35 312	—	264	54 121	54 121	in Kol. 203a	1665	—
54	Böhmische Westbahn	15 393	79 924	171 920	—	8126	275 363; 2156*)	238 324; 2156*)	37 039	9849	120
55	Brünn-Rossitzer	276	2920	10 159	—	390	13 745	13 745	—	391	6
56	Buschtěh-rader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weshybka, c. Pferde-Bahn)	24	638	2165	1006	4635	8468	3599	4869	331	4
		—	—	—	—	—	29 537	29 537	—	659	7
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	33 211	189 868	357 812	—	29 054*	609 945	529 212	80 733	35 870*	369
58	Graz-Köflacher	118	4539	30 327	—	768	35 752	35 752	—	284	in Kol. 204
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	160 699	690 018	1 096 810	—	276 457	2 223 984	1 541 981	682 003	97 441	981
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn, Elisabeth (b. Pferde-Bahn	191 680	689 128	565 908	—	201 095	1 647 811	1 218 398	429 413	59 336	1106
		—	4027	12 266	—	1354	17 647	17 647	—	472	—
61	Lemberg-Czernowitzer	13 247	96 484	162 085	—	15 998	287 814	246 579	41 235	13 328	135
62	Mohacs-Fünfkirchener	865	12 237	14 319	—	2060	29 481	29 481	—	673	30
63	a. Oesterreichische nördliche	107 123	463 760	780 957	—	341 270*	1 693 110	1 005 597	687 513	73 936*	664
	b. Oesterreichische südöstliche	181 796	801 500	770 862	—	167 660*	1 921 818	1 921 818	in Kol. 203a	85 834*	667
	c. Wien-Neu-Szönyer	7760	59 573	125 143	—	17 924*	210 400	187 900	22 500	7148*	183
64	a. Südbahn, Oesterreichische	425 823	1 008 843	1 721 527	—	187 193	3 343 386	3 289 469*	53 917*	108 022	in Kol. 204
	b. Tiroler	23 772	85 102	177 443	—	7233	293 550	259 253*	34 297*	9632	" " 204
65	Süd-Norddeutsche	4116	39 599	106 333	72 436	6121	228 605	169 161	59 444	5895	—
66	Theiß-Bahn	33 273	277 656	389 845	—	56 409	757 183	383 848	373 335	30 035*	333
67	Turnau-Kralup-Prager	2440	18 291	50 561	31 681	1762	104 735	36 164	68 571	2532	in Kol. 204
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	7240	17 682	56 820	—	—	81 742	73 293	8449	3560	27
69	Niederländische Rhein-E.	186 854	335 232	278 074	—	221 991	1 022 151	793 894	228 257	33 319; 23 487	1468
70	a. Warschau-Wiener	41 872	204 034	258 207	193 853	17 827	715 793	660 103	55 690	39 210	826
	b. Warschau-Bromberger	11 693	58 047	54 034	43 352	3267	170 393	159 098	11 295	11 926	199
71	Niederländische Staats-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.		Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
902 198	*45 914*	*6096*	32 372	54 154	14 044	77 589	349 985	239 744	768 369	45 422	92 970	—	37
56 041	*70 051*	*9300*	—	—	—	—	—	—	—	1514	—	—	38
192 170	*13 162*	*1747*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	235 424	66 761	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	39
543 267	*28 061*	*3726*	23 477	67 519	4576	89 789	282 268	350 613	434 484	184 424	25 072	—	40
495 428	*21 710*	*2882*	13 465	31 939	4371	in Kol. 211a	in Kol. 211a	759 017	in Kol. 211a	82 410	85 075	—	41a
168 045	*11 751*	*1560*	8545	24 415	1251	53 777	122 484	65 085	57 008	10 946	9354	—	- b
272 400	*14 136*	*1877*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	1092	81 765	177 337	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	42
59 198	*9579*	*1272*	111	1723	—	778	6255	8562	35 248	38	36 273	—	43
85 178	*8966*	*1190*	1400	5633	126	6767	27 016	29 859	79 022	2570	8452	—	44
31 192	*3082*	*409*	110	787	148	370	3924	49 710	56 792	8681	30 608	1035	45
101 487	*6839*	*908*	714	86	1658	17 454	1468	75 746	7541	2556	14 734	—	46
363 855	*15 424*	*2047*	5458	17 335	—	6971	35 758	127 951	375 504	295 910	290 454	—	47a
97 829	*11 702*	*1553*	1602	3634	—	2018	7385	35 816	94 154	21 750	161 435	—	- b
22 329	*10 813*	*1436*	531	315	—	335	314	6817	2671	444	3160	—	- c
2 249 192	*33 660*	*4468*	34 721	105 097	53 425	57 137	427 408	570 194	1053692	493 284	223 032	39 380	48
238 081	*8460*	*1123*	2669*	10 023*	20 755	21 051*	55 512*	37 135	43 885		in Kol. 211b	—	49
314 795	*46 914*	*6229*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	109 692	in Kol. 211a	in Kol. 211a	" " 211a	—	50
1 057 342	*27 749*	*3684*	32 565	85 749	3596	115 106	421 015	329 199	877 564		" " 211b	2142	51a
191 315	*8424*	*1118*	6191	17 759	682	in Kol. 211a	in Kol. 211b	100 772	337 677		" " 211b	—	- b
38 673	*5401*	*717*	229	557	804	2136	2938	9132	5612	720	284	—	52
55 786	*18 411**	*2444*	3400	in Kol. 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	35 264	in Kol. 211a	279 337	in Kol. 212a	—	53
287 488	*10 784*	*1432*	4011	3814	—	342 142	261 083	in Kol. 210a	" " 210b	244 893	160 638	—	54
14 142	*4710**	*625*	—	—	—	723	954	8948	18 008	133 240	52 113	4184	55
8803	*2126*	*282*	176	166	—	4749	3609	1173	5215	23 362	375 285	—	56a
30 203	*4049*	*538*	219	—	—	4059	—	14 657	—	132 318	—	—	- bc
646 184	*13 804*	*1833*	6575	29 906	—	702 471	2771083	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	57
36 036	*6787*	*901*	492	—	—	29 527	—	27 217	—	168 575	—	—	58
2 322 406	*28 907*	*3838*	105 895	112 024	7000	379 927	1157992	1503721	4373740	2201401	241 029	—	59
1 708 253	*30 006*	*3984*	71 689	64 665	—	414 683	2827	491 929	2622496	68 836	14 844	—	60a
18 119	*1043*	*138*	761	—	—	192 762	4462	29 265	1408	15	—	—	- b
301 277	*8581*	*1139*	3126	5263	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	619 797	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	61
30 184	*3736*	*496*	639	—	—	20 706	—	18 073	—	327 411	—	—	62
1 767 710	*28 369*	*3766*	35 930	137 886	—	446 761	644 246	1345091	2125198	38 435	730 246	23 712	63a
2 008 319	*21 794*	*2894*	30 618	150 971	—	334 229	817 084	823 383	3669748	196 722	32 246	2661	- b
217 731	*10 403*	*1381*	28 754	2312	—	62 367	29 087	462 553	247 187	21 711	2863	380	- c
3 451 408	*16 435*	*2182*	341 565*	4640*	—	1080826*	59 307*	8917850*	338 876*			—	64a
303 182	*10 451*	*1387*	21 757*	630*	—	118 303*	6683*	214 384*	31 943*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
234 500	*8957*	*1189*	in Kol. 208a	21 682	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	301 701	554 500			—	65
787 551	*10 191*	*1353*	6785	37 754	—	130 487	330 418	253 904	1132609	2422	1944	—	66
107 267	*9300*	*1236*	4745	in Kol. 208a	—	154 999	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	185 010	in Kol. 212a	—	67
85 329	*22 106*	*2935*	1407	1068	—	7644	7987	4517	17 895	9594	15 541	—	68
1 080 376	*46 487*	*6172*	132 841	41 720	11 020	17 867	79 443	89 963	208 167	5211	170 018	59 084	69
755 829	*16 289*	*2162*	10 158	3906	3450	70 309	118 777	461 022	239 012	485 228	55 446	40 492	70a
182 518	*9760*	*1296*	2374	1346	1188	16 800	39 718	98 355	72 974	14 171	13 340	8964	- b
757 099*	*9475*	*1258*	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	214			215		216	217	218		219
								(Forts.) IV. Finanz=			
		(Forts.) A. Einnahmen.									
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener . . .	2582	4672	—	7334	36 279	67 542*	1 793 058	*91 250*	*12 115*	217 132*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	158	—	1672	*2090*	*277*	4639
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	321	—	—	in Kol. 215b	7906	15 895	326 307	*22 350*	*2967*	16 307
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2302	966	—	8157	44 359	58 967	1 576 973	*81 455*	*10 815*	109 973
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1288	—	—	4865	24 229	—	1 006 659	*44 113*	*5857*	155 276
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	146	—	—	in Kol. 215b	23 900	i. R. 216—212	376 911	*26 357*	*3499*	26 002
42	Mecklenburgische . . .	706	—	—	" " 215b	24 360	640	285 900	*14 836*	*1969*	12 252
43	Neisse-Brieger . . .	91	—	898	573	1185	3219	94 954	*15 365*	*2040*	12 579
44	Niederschlesische Zweigbahn .	239	—	339	467	7940	2093	171 923	*18 097*	*2403*	27 140
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	38	—	—	143	3792	8247	164 385	*16 243*	*2156*	24 443
46	Ostpreußische Südbahn . .	224	—	—	436	2490	2696	127 803	*8612*	*1143*	6587
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	200	—	—	in Kol. 215b	14 049	3999	1 173 589	*49 749*	*6605*	106 746
	b. Pfälzische Maximiliansb.	57	—	—		3580	1380	332 811	*39 810*	*5286*	19 988
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	3	—	—		465	160	15 215	*7368*	*978*	3992
48	Rheinische	3139	4115	in Kol. 214b	11 331	88 257	71 557	3 235 769	*48 410*	*6427*	379 332
49	Schleswigsche	1203	—	—	in Kol. 215b	67 667	3198	263 098	*9349*	*1241*	40 999
50	Taunus-E.	41	in Kol. 214a	—	" " 215b	2295	1380	113 408	*16 900*	*2244*	16 576*
51	a. Thüringische	5274	3866	in Kol. 214a	10 344	26 935	11 773	1 925 128	*50 523*	*6708*	233 892
	b. Werra-E.	333	—	—	in Kol. 215b	22 432	2275	488 121	*21 494*	*2854*	48 862) 1129*
52	Tilsit-Insterburger . . .	96	—	—	" " 215b	3350	525	26 463	*3696*	*491*	18 932*
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig Teplitzer	113	—	—	59	141	i. R. 208—212	318 314	*72 016*	*9561*	85 883
54	Böhmische Westbahn . .	1600*	—	—	1375*	24 164	8418	1 052 138	*39 465*	*5240*	83 124
55	Brünn-Rossitzer	15	—	—	4	120	—	218 309	*58 216*	*7729*	1928
56	Buschtěh rader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bečhovka. c. Pferde-Bahn.)	3	—	—	4	294	12 284	426 320	*102 975*	*13 673*	3426
		—	—	—	in Kol. 215b	8	273	151 534	*20 313*	*2697*	944
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	" " 210	in Kol. 210	in Kol. 210	3 510 035	*74 985*	*9956*	148 268
58	Graz-Köflacher	" " 210	—	" " 210	" " 210	" " 210	—	225 811	*42 525*	*5645*	314
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	9617	17 881	—	17 459	712 689	306 392	11 146 767	*138 745*	*18 421*	329 488
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn .	11 615	8044	701	18 224	168 719	98 392	4 057 664	*71 275*	*9463*	684 222
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn .	108	—	—	—	—	4031	232 812	*13 403*	*1780*	14 935
61	Lemberg-Czernowitzer . .	428	—	in Kol. 214a	292	in Kol. 214a	20 878	649 784	*18 507*	*2457*	28 836
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	75	—	—	5	120	3	367 032	*45 425*	*6031*	1825
63	a. Oesterreichische nördliche .	6224	—	in Kol. 214a	10 404	233 781	186 756	5 964 670	*95 726*	*12 709*	89 791
	b. Oesterreichische südöstliche	12 160	—		23 807	661 829	203 780	6 959 238	*75 532*	*10 027*	20 166
	c. Wien-Neu-Szönver . .	1222	—		4526	45 319	36 864	945 145	*45 157*	*5996*	72 202
64	a. Südbahn, Oesterreichische	19 461	in Kol. 214a	in	160 245	151 964	i. R. 208—215	11 074 734	*52 734*	*7001*	226 724
	b. Tiroler	i. Kol. 214c	—	1442	651	8668	" " 208—215	404 461	*13 942*	*1851*	6421
65	Süd-Norddeutsche . . .	in Kol. 214	—	—	in Kol. 214	in Kol. 214	17 429	895 312	*31 198*	*4140*	65 393
66	Theiß Bahn	4769	—	—	6235	202 042	i. R. 208—215	2 109 369	*27 285*	*3622*	164 328*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 204	—	—	—	27	" " 208—212	344 781	*29 924*	*3973*	23 310
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich Maestrichter . . .	22	—	—	1236	in Kol. 215a	—	66 911	*17 334*	*2301*	14 252
69	Niederländische Rhein-E. .	1655	511	—	7546	28 073	127 667	980 786	*12 207*	*5603*	160 246
70	a. Warschau-Wiener . .	5155	9755	582	in Kol. 215b	13 297	16 779	1 533 368	*33 047*	*4387*	120 828
	b. Warschau-Bromberger .	1225	1098	77	" " 215b	6849	4843	283 322	*15 151*	*2011*	118 103
71	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	512 607*	*6415*	*851*	67 010*

Digitized by Google

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206).	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen b. auf den Güterverkehr (Kol. 217).	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen c. auf sonstige Quellen (Kol. 218).		B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.				
2 912 388	148 212	19 678	15,7[a]	30,94	61,57	7,45	79 227	142 025	33 854	35 274	in Kol. 226	12 638	3585	37
62 352	77 940	10 340	7,46	89,88	2,66	7,44	2299	919	—	826	1251*	—	343	38
534 784	36 629	4863	13,40	35,93	61,02	3,05	30 318	33 627	508	5404	1318	6662	2389	39
2 230 213	115 197	15 294	16,03	24,36	70,71	4,93	93 764	62 431	in Kol. 224	20 570	12 486	in Kol. 224	3014	40
1 657 363[a]	72 628	9643	12,92	29,89	60,74	9,37	148 206	51 136	3867	9048	3017	5407	6975	41a
570 958	39 927	5301	10,19	29,44	66,01	4,55	78 859	32 116	5094	7098	1719	14 834	2271	- b
570 552	29 608	3931	8,79	47,74	50,11	2,15	45 498	27 982	1132	15 192	1705	5737	4236	42
166 731	26 979	3582	11,17	35 51	56,95	7,54	13 451	9264	in Kol. 224	1518	675	926	583	43
284 241	29 920	3972	12,46	29,96	60,49	9,55	19 147	8515	208	1957	688	1253	651	44
220 020	21 741	2886	8,47	14,18	74,71	11,11	14 452	7735	886	1701	128	3270	427	45
235 877	15 895	2110	7,50	43,03	54,18	2,79	30 253	8558	281	1245	524	1117	897	46
1 644 190	69 699	9254	7,36	22,13	71,38	6,49	96 360	113 216		8714	306	962	1226	47a
450 628	53 903	7157	6,43	21,71	73,45	4,84	28 172	13 567	in Kol. 224	1192	138	373	653	- b
41 536	20 114	2670	5,28	53,76	36,63	9,61	7772	3189		361	26	334	61	- c
5 864 293	87 762	11 652	11,11	38,33	55,18	6,47	388 061	144 690	7717	25 239	48 462	44 819	13 206	48
542 178	19 267	2558	6,41	43,91	48,53	7,56	25 270	47 872	—	5240	2555	3964	350	49
444 779	66 286	8801	9,35	70,77	25,10	3,73	15 954	6927	326	5320	403	1937	607	50
3 216 362	84 410	11 207	11,14	32,87	59,46	7,27	149 291	321 916*	7332	17 050	2687	15 095	15 561	51a
728 298 1129*	32 069	4258	10,47	26,27	67,03	6,71	57 884	96 662	881	2505	1654	3193	4627	- b
84 068	11 741	1559	6,42	46,0	31,46	22,52	11 182	6974	38	883	65	628	115	52
459 983	104 068	13 817	32,64	12,13	69,20	18,67	9850	24 390	2889	6870	144	596	709	53
1 422 750	53 367	7085	17,0	20,21	73,95	5,84	37 236	148 661	2569	14 843	1720	11 186	5500	54
234 379	62 500	8298	38,38	6,03	93,15	0,82	8715	18 530	488	3584	45	823	548	55
438 549	105 929	14 065	—	2,01	97,21	0,78	10 110	36 184	904	10 514	1045	824	144	56a
182 681	24 488	3251	—	16,53	82,95	0,52	6622	38 550	1664	1248	462	954	76	- bc
4 304 487	91 956	12 209	26,56	15,01	81,54	3,45	93 466	148 878	14 745	37 213	2120	25 852	6073	57
262 161	49 371	6554	16,42	13,74	86,14	0,12	3017	22 286	777	3636	87	1842	123	58
13 798 661	171 753	22 803	25,13	16,92	80,74	2,40	226 001	477 043	93 738	63 643	5940	2886	—*	59
6 450 139	113 299	15 012	17,42	26,48	62,91	10,61	126 912	579 356	8248	53 551	4805	20 911	in Kol. 224	60a
265 866	15 306	2032	—	6,81	87,57	5,62	13 186	22 396	1609	3088	—	1166	- 223	- b
979 897	27 909	3705	15,96	30,75	66,31	2,94	104 197	44 800	3333	10 212	3000	—	1787	61
399 041	49 386	6557	26,19	7,56	91,98	0,46	19 231	13 918	819	4083	—	924	1611	62
7 822 171	125 536	16 667	18,32	22,60	76,25	1,15	144 386	482 635	24 319	50 545	4391	25 215	7790	63a
8 987 723	97 534	12 949	20,12	22,34	77,43	0,23	242 985	382 817	9516	57 840	8264	22 638	8786	- b
1 235 078	59 010	7835	22,07	17,63	76,53	5,84	27 701	113 166	2210	14 748	273	5977	2816	- c
14 752 866	70 248	9327	14,63	23,39	75,07	1,54	435 090	635 127	36 364	83 147	12 706	16 728	27 551	64a
714 064	24 614	3268	9,07	42,46	56,64	0,90	43 380	65 832	5210	9654	889	1370	1928	- b
1 195 215	15 653	6061	12,71	19,62	74,90	5,48	48 031	62 676	8682	8388	1341	4882	976	65
3 061 248*	39 597	5257	22,69	25,73	68,90	5,37	113 768	187 351	in Kol. 224	47 863	2025	5723	9091	66
475 358	41 257	5477	15,11	22,57	72,33	4,90	13 258	34 705	131	592	427	2087	1218	67
166 492	43 133	5726	7,37	51,25	40,18	8,57	10 563	5030	1569	in Kol. 225	in Kol. 225	in Kol. 225	193	68
2 221 408	95 585	12 690	11,19	48,63	44,15	7,22	5740	117 335	4500	16 150	2580	32 480	- 226—229	69
2 410 025	51 940	6896	11,77	31,36	63,63	5,01	136 763	31 874	1529	27 457	14 783	45 406	9003	70a
583 943	31 227	4146	9,36	31,26	48,54	20,20	47 960	47 733	13	7640	3146	14 488	3007	- b
1 336 716	16 727	2221	4,94	56,64	38,35	5,01	199 442	27 491	2779	7620	2061	8631	4337	71

Digitized by Google

		230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
								(Forts.)		IV. Finanz=		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.									2) Für	
	I. Staatsbahnen.	Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	13 338*	1836	5902	2667	6252	796 482	*8226*	*1092*	577 758	229 494	21 236
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66. / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67.	2341 / 9365	201 / 816	8806 / 35 224	255 / 1019	7647 / 30 583	431 697 / 1 726 788	2022 / *8034*	268 / *1067*	224 231 / 896 884	199 536 / 798 140	23 410 / 95 407
3	Braunschweigische	7594*	1188	4256	5636	18 806	549 998	*16 571**	*2200*	162 203	235 339	15 828
4	Friedrich-Franz-E.	2679*	233	1294	in Kol. 223	1007	62 199	*4028*	*535*	33 271	21 178	1691
5	Main-Neckar	1621	2278	—	917	7367	185 537	*15 953*	*2118*	98 443	31 539	5432
6	Bebra-Hanauer	1208*	284	—	47	214	48 068	*4641*	*616*	23 405	8451	3569
7	Hannoversche	17 337*	2201	8566	3323	1417	1 379 486	*11 396*	*1513*	501 284	409 249	16 667
8	Main-Weser	3516	1676	2576	1799	11 554	389 828	*14 749*	*1958*	187 507	74 052	10 909
9	Nassauische	1396	80	99	161	5303	87 152	*3475*	*461*	123 559	34 716	3260
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	74 248	12 496	19 253	8354	81 187	1 588 039	*23 551*	*3127*	310 498	264 970	23 387
11	Preuß. Ostbahn	66 001	16 871	19 717	4199	9351	1 339 314	*11 714*	*1555*	532 153	263 904	18 671
12	Saarbrücker	17 442*	18	1787	563	3610	304 129	*15 556*	*2065*	140 776	67 109	10 006
13	Westfälische	10 745*	121	1403	1682	9642	694 701	*20 862*	*2770*	146 179	86 255	8866
14	Sächsische östliche	—	2469	1053*	619	8921	354 934	*13 800*	*1832*	339 206	93 982	4172*
15	Sächsische westliche	—	5379	3629*	1460	10 364	945 045	*13 441*	*1785*	672 654	171 073	18 063*
16	Württembergische	—	7450	—	1722	2620	932 657	*11 774*	*1563*	412 755	298 550	46 069
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	88 774*	4082	6186	4196	6270	1 142 503	*15 346*	*2037*	836 018	162 787	51 531
18	Hessische Nordbahn	4400	891	1147	1787	573	210 292	*10 610*	*1409*	87 800	47 903	12 635
19	a. Oberschlesische	40 670	19 719	18 143	2891	45 799	536 103	*15 739*	*2089*	198 748	95 810	79 358
	b. Breslau-Posen-Glogauer	25 237	788	3875	1654	36 463	275 697	*9903*	*1315*	58 172	28 281	3648
	c. Stargard-Posener	15 094	1857	2277	1568	3143	160 324	*7084*	*940*	77 642	42 264	3771
20	Rhein-Nahe-E.	9312	1028	1033	508	7208	212 086	*13 255*	*1760*	73 375	41 754	5966
21	Wilhelms-Bahn	—	7362	3531	425	6667	107 354	*4339*	*576*	33 543	12 298	3666
22	a. Göppig-Geraer	in Kol. 233	in Kol. 233	4825	in Kol. 233	7903*	28 408	*6149*	*816*	18 618	6064	356*
	b. Greiz-Brunner	—	—	in Kol. 234	" " 234	188	4990	*3669*	*487*	8330	1447	205*
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	102*	86	441	32 371	*7178*	*953*	33 398	11 330	652*
	b. Zittau-Reichenberger	—	4522	293*	136	257	35 027	*9867*	*1310*	32 327	7702	443*
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	336	4111	158	497	378	43 996	*8610*	*1143*	36 073	8501	806
25	Altona-Kieler	755	5679	1637	543	22 849	295 311	*9142*	*1214*	92 846	48 326	2915
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66. / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67.	1024 / 11 403* / 4088 / 45 603*)	1863 / 7451	459 / 1838	393 / 1571	1271 / 5085	156 312 / 625 245	*1520* / *7681*	*353* / *1020*	44 888 / 339 549	44 191 / 192 766	6047 / 24 188
27	Berlin-Anhaltische	2221	12 732	4039	1560	—	453 821	*9231*	*1226*	268 280*	134 941	29 163
28	a. Berlin-Hamburger	14 623	6242	in Kol. 234	925	23 632	511 123	*12 868*	*1708*	231 651	154 813	11 277
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	33 619	*16 086*	*2136*	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1929	1130	—	—	43 282*	392 131	*20 068*	*2664*	174 907	110 619	5770
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	in Kol. 234	7477 / 1576 / 2687	725 / 1772 / 1516	1215 / 664 / 967	21 656* / 11 777* / 19 039*	279 636 / 126 710 / 146 795	*9419* / *5557* / *4818*	*1251* / *738* / *640*	115 587 / 36 078 / 45 788	117 715* / 36 742* / 46 632*	8393* / 2612* / 3316*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1503	6833	6022	420	4771	206 009	*8998*	*1194*	73 647	72 543	15 157
32	Frankfurt-Hanauer	in Kol. 248	1699*	120	in Kol. 251	2000*	19 798	*3624*	*481*	61 552**	19 098	2938
33	Glückstadt-Elmshorner	55	1054	36	11	3860*	25 307	*5624*	*747*	9313*	3499	431
34	Hessische Ludwigs-E.	4144*	14 651	—	327	27 773*	166 083	*6809*	*904*	194 080	60 121	11 055
35	Homburger	1094	1649	in Kol. 234	in Kol. 258	3624*	20 284	*8416*	*1117*	14 239	4813	274
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	7503	4667	5342	4162	307 054	1 785 983*,	*25 435*,	*3377*,	762 199	282 328	56 25*

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender. Thlr.	Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen der Wagen. Thlr.	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender. Thlr.	b. der Personenwagen. Thlr.	c. der Lastwagen. Thlr.	d. der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Ergänzung der Transportmittel, d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reservefonds geschehen ist. Thlr.	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale. Thlr.	
24547	9637	10789	12184	82968	52253	279582	in Kol. 246c	260931	in Kol. 246c	—	59823*	1
9944	8314	3997	6779	138842	44681	85591	12306	52242	26819	13066	47125*	
39776	33256	23991	27119	555365	178722	342367	49224	208968	115273	52263	188500*	2
in Kol. 239	10453	in Kol. 241	25067*	in Kol. 237	—	165676	30805	68342	in Kol. 246c	14992	in Kol. 230	3
4616*	807	475	545	" " 237	—	9925	2393	5435	—	—	3261	4
6938	2344	3139	2155	17157	10619	28603	in Kol. 246c	54200	—	80802	6706	5
in Kol. 240	873	in Kol. 241	1064	3390	2070	3863	" " 246a	in Kol. 246a	—	—	1115	6
107709	6453	14560	7869	228478	49904	342737	" " 246c	332077	in Kol. 246c	122716	39690	7
14344	2180	3982	2105	25306	8193	128952	28316	39391	—	—	7058	8
10214	2015	1669	1464	4417	10385	10929	4548	10524	—	—	5443	9
46847	8507	13271	24401	236610	223341	247628	46714	221516	—	409217	18786	10
17159	10573*	1132	12883	—	2885	290022	71161	97554	—	178170	12687	11
17061	9830	2554	3141	8816	9289	55938	in Kol. 246c	84985	11146	—	44726	12
10500	2625	707	5084	14608	37762	50020	7883	35383	8351	87500	9058	13
1338*	10394*	619*	7761	59679	16275	49785	10961	83951	—	—	6070	14
5715*	14091*	793*	13718	92243	23899	84732	28086	90504	183	—	5524	15
54018	10787	6792	5053*	28384	12827	185701	in Kol. 246c	175568	in Kol. 246c	—	108612	16
73090	15303	11100	17008	95243	11731	155667	in Kol. 246c	179594	10743	—	—	17
in Kol. 239	3010	in Kol. 241	2825	11264	3380	47712	11219	26551	913	27669	7513	18
22754	18515	2445	13533	43016	55602	137705	in Kol. 246c	126880	—	—	—	19a
10275	10611	747	4245	13495	17303	43200		33809	in Kol. 246c	—	—	- b
8604	2143	1285	4061	6103	13598	30257		22087	1998	—	—	- c
9678	5115	1503	1690	6362	5029	20984		24030	10560	24317	in Kol. 230	20
1860	3501	344	1404	2141	22196	11543	1606	12498	2613	—	3281	21
187*	230*	19*	—	—	1353	—	—	—	—	—	—	22a
50*	52*	14*	—	—	360	52	in Kol. 246c	25	—	—	—	- b
137*	617*	25*	915	4408	1377	5580	2017	4261	—	—	776	23a
93*	419*	17*	597	5218	1855	3793	1371	2896	—	—	888	- b
395	2173	379	1559	13205	394	6896	727	8276	in Kol. 246c	—	—	24
935	985	2116	1931	59954	10894	55433	8475	30483	664	—	9825	25
in K. 239	4395	in K. 241	2820	7409	3556	17326	in K. 246c	15590	402	—	4903	26
	17581		11280	29634	14224	69305		62361	1607	—	19638	
	21601		27161*	53097	42496*	45541		83503	—	—	10761	27
20831	13145	9487	23572*	182160*	58006*	119551	38698	131146	—	223084	10108*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11401	7285	1463	6655	48329*	6521	69966	32082	43772	in Kol. 246c	—	13871	29
14672	1980*	5580	in Kol. 252	67266	12293	57488	16226	51377	—	13860	5262	30a
4579	618*	1742		24117	3837	29364	8306	10869	—	—	1642	- b
5813	784*	2210		30608	4870	29548	9522	11649	—	—	2085	- c
12109	8962	14266	2172	11612	1681	47352	10509	68781	—	—	1819	31
i. K. 237 u. 239	527	in Kol. 237	4311*	in Kol. 237	7302*	12467	8256	in Kol. 246b	—	—	1485*	32
251	in Kol. 237	" " 237	in Kol. 237	" " 237	105	1787	796	1381	—	1875	in Kol. 237	33
10890	1917	3379	1274	32836	29349*	33630	in Kol. 246c	21303	474	—	20159*	34
797	105	434	in Kol. 248	1347	46	3874	4425	in Kol. 246b	—	—	1301	35
60601	25970	12635	18811	119900	127794	284621*	in Kol. 246c	519641*	102241*	—	43017	36

Digitized by Google

		230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
								(Forts.)		IV. Finanz-		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung rc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile	pro Kilo-meter Bahnlänge.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung rc.	Kosten Feuerung der Loke-motiven.	Kosten Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	1289	59 119*	2724	11 239	19 082	400 056	*20 359*	*2703*	290 127	97 585	35 956
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	123	1010	—	—	982	7753	*9691*	*1287*	6922	2906	648
39	Lübeck-Büchener (u. Haubg.)	2692	1854	—	126	8274	93 172	*6382*	*847*	45 342	33 669	1836
40	Magdeb.-Göth.-Halle-Leipz.	11 253*	9794	511	in Kol. 234	11 258*	225 083	*11 626*	*1543*	105 872	77 784	7695
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5255	25 967	2698	—	22 086	283 662	*12 430*	*1650*	122 324	101 415	12 640
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3115*	5055	2209	843	5697	158 910	*11 113*	*1475*	43 913	32 703	9069
42	Mecklenburgische	1197	1045	1559	275	1654	107 212	*5564*	*738*	57 408	24 179	2286
43	Neisse-Brieger	196	122	342	104	642	27 823	*4772**	*634**	10 083	7284	660
44	Niederschlesische Zweigbahn	353	298	192	1458	1578	36 298	*3821*	*507*	18 801	13 599	1469
45	Oppeln-Tarnowitzer	293	129	1372	63	1158	31 614	*3124*	*415*	15 550	7936	1247
46	Ostpreußische Südbahn	3606*	260	2873	457	9	50 080	*3375*	*448*	16 388	18 116	2394
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7104	1491	in Kol. 234		14 536	243 915	*10 339*	*1372*	114 088	71 852	7427
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1788	517			6759	53 159	*6359*	*844*	47 443	22 670	2150
	c. Neustadt-Dürkheimer	291	184	in Kol. 234		2517	14 735	*7136*	*947*	5394	1890	196
48	Rheinische	3455	9334	—*		6385	41 221*	*732 589*	*10 964*	*1455*	380 669	140 564
49	Schleswigsche	171	6672	2578	in Kol. 234	4548	99 220	*3526*	*468*	32 895	28 478	1694
50	Taunus-E.	586*	2792	747	121	544	36 264	*5405*	*718*	46 652	38 823*	4417
51	a. Thüringische	2641	4052	5235*	2454	13 082	556 396	*14 602*	*1939*	176 745	141 165*	16 246
	b. Werra-E.	1442	1213	98	395	1189	171 743	*7562*	*1004*	49 250	49 557	2915
52	Tilsit-Insterburger	580*	97	1206	312	10	22 090	*3086*	*410*	7522	6411	399
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	—	1742	31	64	1145	48 430	*10 957*	*1457*	32 369	4891	1984
54	Böhmische Westbahn	940	10 034	663	639	3405	237 396	*8904*	*1182*	85 318	24 663	5027
55	Brünn-Rossitzer	—	i. R. 240 u. 271	272	442	539	33 986	*9062*	*1203*	21 335	5020	612
56	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wessyrbda. c. Pferde-Bahn	247	703	—	9	5375	66 059	*15 958*	*2119*	18 027	5642	2498
		189	569	—	—	—	50 334	*6747*	*896*	14 245	3040	1345
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 223	in Kol. 240	13 674	6919	142 853*	491 793	*10 506*	*1394*	297 015	107 621	5140
58	Graz-Köflacher	163	1884*	532	190	479	35 016	*6594*	*875*	12 923	3051	2246
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4914	—	41 768	18 892	19 237	954 062	*11 875*	*1577*	928 511	241 565	32 957
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	in Kol. 234	21 721	6877	2838	15 177	840 396	*11 762*	*1960*	675 547	295 452	33 089
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn	—	2812	4973	158	37	49 425	*2845*	*378*	51 425*	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	698	4000	7104	302	46 110	225 543	*6424*	*853*	72 600	36 841	3213
62	Mohacs-Fünfkirchener	1152	433	122	581	1622	44 496	*5507*	*731*	19 473	11 924	3220
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	5496*	13 191	3554	23 190	784 712	*12 593*	*1672*	614 227	153 045	23 766
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	6266*	17 445	5316	36 945	798 818	*8669*	*1151*	694 963	252 219	20 862
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	1222*	18 528	925	9467	197 033	*9414*	*1250*	121 589	51 763	2485
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	94 971	11 582	11 843	1 365 109	*6500*	*863*	1545 274	582 247	52 421
	b. Tiroler	—	—	6250	807	608	135 928	*4686*	*622*	105 062	54 324	3695
65	Süd-Norddeutsche	—	5949	9880	721	6546	158 072	*6028*	*801*	97 053	46 248	6841
66	Theiß-Bahn	in Kol. 234	23 004*	2955	3933	4034	399 747	*5171*	*686*	295 847	140 081	7515*
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1055	331	48	781	55 233	*4793*	*636*	33 186	14 754	3068
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lütticher-Maastrichter	—	938	in Kol. 234	in Kol. 234	9716*	28 009	*7256*	*963*	29 040*	5793	2300
69	Niederländische Rhein-E.	—	5574	" " 234	" " 234	in Kol. 234	184 359	*7933*	*1055*	160 357	80 449	14 325
70	a. Warschau-Wiener	26 189*	—	7440	5941	9912	316 291	*6817*	*905*	165 952	90 412	13 421
	b. Warschau-Bromberger	4555*	—	528	1805	4155	135 030	*7221*	*959*	40 832	29 466	3182
71	Niederländische Staats-E.	—	4107	—	2590	17 177	276 235	*3456*	*459*	312 901	92 231	19 916*

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (z. B. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- u. Erneuerungsfonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebslokale.	
	der Wagen.											
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	19596*	—	—	33796	in Kol. 246c	81459	—	217544	12294	37
361	444	209	120	—	—	3222	2340	—	—	2657	280	38
1510	825	14096*	4910	46296	2623	14224	4602	7944	—	—	2545	39
12627	3830	30136	7104	123671	4048	47809	24605	43492	—	—	511	40
7026	4766	960	2698	26459	1969	39928	10036	34647	—	—	—	41a
in Kol. 239	2263	in Kol. 241	970	in Kol. 237	792	24330	4198	11925	in Kol. 246c	—	—	- b
554	653	6	1262	3347	1427	20514	7644	16531	—	—	4585	42
993	1732*	in Kol. 241	261	1301	738	4190	590	2819	1017	—	541	43
1466	222	371	496	6459*	—	5819	1938	6250	149	—	226	44
1380	432	20	271	7465*	490	5821	998	7264	5007	—	496	45
3497	1345	—	569	11333	4007	4641	in Kol. 246c	2134	—	—	in Kol. 230	46
7581	5593	2120	3860	in Kol. 245	17204	30186	14661*	44558	—	—	11586	47a
2344	1480	554	1027	" " 245	7970	8771	3744*	11740	—	—	4230	- b
262	94	40	87	403	—	780	640*	—	—	—	956	- c
42480	17519	in Kol. 241	8730	116185*	36552	61357	in Kol. 246c	59511	in Kol. 246c	—	8972	48
959	1414	—	415	13841*	1549	14641	16253	in Kol. 246b	" " 246b	—	2440	49
in Kol. 239	3950	in Kol. 241	481	14940	3183	4397	in Kol. 246c	7669	2396	—	2648	50
20653	3186	4587	4162	71151*	43208	153328*	36533*	106291*	—	—	29313*	51a
6108	324	224	1771	25150*	14860	51319	in Kol. 246c	20455	—	—	6767*	- b
679	322	1077	in Kol. 248	804	462	1007	" " 246c	1445	122	—	356	52
in Kol. 239	969	740	183	2194	—	6676	1480	5886	—	—	3908	53
2787	2628	1454	1723	15006	11181*	39350	13614	35912	5	—	9448	54
in Kol. 239	398	in Kol. 241	79	in Kol. 237	3906*	10607	663	5868	46	—	1000	55
	1262	1026	802	3157	—	12033	1380	7206	—	—	1331	56a
	680	792	226	2786	6573	5102	1176	9502	—	—	831	- b c
i. K. 237 u. 241	19996	13243	3803	in Kol. 237	27913	104141	22869	171751	47	—	17699	57
in Kol. 239	678	175	110	16022	1140	3062	4016	3199	4	—	977	58
20535	33960	24620	10418	185239	70891	357198	77711	410511	—	—	18369	59
in Kol. 239	17140	10617	7119	in Kol. 237	50862	162469	48846	79399	970	—	37466	60a
—	1226	in Kol. 241	—	—	111346*	—	1237	8760	104	—	924	- b
in Kol. 239	4205	" " 241	1055	32080	14667	24387	4858	23867	781	—	7481	61
730	2176	365	153	16068	3915	17824	683	13143	4	—	553	62
3990	15786		8126	87145	16795	257387	51793	240851	7873	—	26707	63a
4200	29202		8496	84184	20531	216793	56752	340279	9091	—	26196	- b
	1532		1373	19824	—	53041	7591	32959	4783	—	6073	- c
	39677		24027	419608	20022	371489	134275	179069	—	—	58090	64a
	1424		1682	29372	662	11358	3904	9127	—	—	4066	- b
	2082		1599	25875	6267	46365	15097	35760	—	—	2659	65
	20449*		2205	9861	8700	72635	24126	71302	—	—	4907	66
	352		453	2378	—	805	1302	5857	3	—	1918	67
in Kol. 246	in Kol. 239	in Kol. 246	455	in Kol. 237	411	6465	6216	in Kol. 246b	180	696	427	68
" " 239	12387	" " 241	816	132259*	4530	67211	34508	57114	—	20571	1170	69
15451	12849	475	3077	13925	23858	135352	in Kol. 246c	123070	—	—	in Kol. 230	70a
3992	1117	92	658	1959	4403	38350	" " 246c	52630	—	—	" " 230	- b
4113*	7226*	1657*	3357	—	54866	37932	39693	in Kol. 246b	—	—	17118*	71

Digitized by Google

		249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.) IV. Finanz-			
	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	(Forts.) B. **Ausgaben.** 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Beleuchtung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe.
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.			
37	Leipzig-Dresdener . . .	122 203	1221	7654	86 357*	1 005 752	3,43	3,22	in Kol. 256	39 701	1881	1627
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	164	20 273	2,43	3,66	228	562	309	279
39	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	5176	85	2073	6933	194 689	4,88	4,17	4400	10 266	1321	594
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	39 912	2227	10 563	21 510	563 196 / 44 614*	4,03	2,57	13 500	23 013	1916	6418
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	—	717	2358	25 906	393 759	3,07	1,96	in Kol. 256	45 841	1633	2879
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	292	708	3219	134 382	2,56	1,71	2574	in Kol. 255	122	1114
42	Mecklenburgiſche	—	76	2899	10 630	154 001	2,37	2,61	10 190	10 241	291	1276
43	Neiſſe-Brieger	5547	1335	867	47	40 005	2,68	2,42	—	6693	708	357
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	24 400	110	1390	672	83 837	3,67	2,84	2673	7631	151	985
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	3962	—	1093	1755	61 187	2,47	2,58	—	9429	187	529
46	Oſtpreußiſche Südbahn . .	1261	149	2761	1997	70 592	2,76	2,52	5584	8239	249	1100
47	a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	—	12 536	12 315	83 436*	439 006	1,96	1,60	in Kol. 256	23 409	1608	4022
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	13 596	958	3578	32 298*	164 553	2,25	2,22		8292	42	1856
	c. Neuſtadt-Dürkheimer .	—	191	318	4358*	15 609	1,98	3,33		2048	in Kol. 258	421
48	Rheiniſche	193 181	6839	15 038	168 047	1 281 170	2,43	2,42	5270	66 291	3184	7710
49	Schleswigſche	14 178	390	in Kol. 259	995	130 132	1,62	2,55	11 376	11 086	in Kol. 255	7577
50	Taunus-E.	—	1778	5365	1930	138 629	2,98	3,64	4800	6700	" " 258	2245
51	a. Thüringiſche	115 192	3654	18 088	31 898	975 400	3,39	2,67	8700	28 757	2770	4597
	b. Werra-E.	31 509	1089	4073	6143	271 514	3,90	3,40	4307	13 237	828	1175
52	Tilſit-Inſterburger . . .	730	29	401	303	22 069	1,79	2,22	in Kol. 256	5409	240	441
	Oeſterreichiſche Bahnen.											
53	Auſſig-Teplitzer	17 320	—	3013	214	81 827	3,81	4,64	4000	11 668	1598	751
54	Böhmiſche Weſtbahn . .	21 214	4105*	3147	3103	279 685	3,34	2,93	13 500	39 552	3657	5317
55	Brünn-Roſſitzer	—	—	1719	283	51 536	8,14	5,62	3245	in Kol. 255	208	1520
56	Buſchtéhrader (a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weſtbahn . c. Pferde-Bahn .	32 022	—	1621	11 930	99 937	—	—	—	13 456	1563	1170
		—	—	976	505	47 779	—	—	—	5772	794	432
57	Galiziſche Carl-Ludwig-B. .	56 916	—	28 522	64 761*	941 446	5,81	2,79	48 831	in Kol. 255	3105	6259
58	Graz-Köflacher	—	—	369	3	47 975	3,0	3,20	1640	7500	181	2064
59	Kaiſer Ferdinands Nordb. .	283 941	45	26 387	160 385	2 883 243	5,23	2,81	26 195	174 047	30 449	13 135
60	Kaiſerin (a. Lokom.-Bahn .	353 263	—	28 957	40 630	1 841 826	4,07	3,46	in Kol. 256	51 227	4988	13 056
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn .	—	—	1159	8240	184 441	—	—		1046	57	150
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	—	12 407	35 304	273 899	4,21	3,73		60 703	in Kol. 258	25 250
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	38	434	73	90 776	5,95	3,23	3734	3504	1356	346
63	a. Oeſterreichiſche nördliche .	—*	—*	—	993	1 508 394	3,63	1,80	in Kolonne 256 mitenthalten	188 325	2023	in Kol. 261
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	2440	25 918	1 792 216	4,61	1,80		214 440	3333	" " 261
	c. Wien-Neu-Szönner . .	—*	—*	383	5681	309 077	5,75	3,32		41 322	650	3828
64	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	—	—	55 973	—	3 482 172	3,15	2,34		161 403	18 092	7058
	b. Tiroler	—	—	in Kol. 252	3917	228 591	2,91	4,04		18 414	762	513
65	Süd-Norddeutſche . . .	1907	317	10 519	8389	308 226	3,29	3,14		21 078	3220	4158
66	Theiß-Bahn	—	—	7648	9812	675 088	5,05	2,58		33 856	in Kol. 258	5476
67	Turnau-Kralup-Prager . .	5053	—	2129	1489	73 210	2,33	2,19		9316	—	2200
	Fremdländiſche Bahnen.											
68	Lüttich-Maſtrichter . . .	—	1940	3064	5950	62 937	2,79	4,12	1866	6802	402	398
69	Niederländiſche Rhein-E. .	28 878	in Kol. 244	8520	6340	629 438	3,17	3,32	20 400	25 444	1418	760
70	a. Warſchau-Wiener . .	181 468	1106	10 500	21 844	812 790	3,97	2,52	41 891	48 773	54 100	9850
	b. Warſchau-Bromberger .	41 954	139	2104	3551	224 729	3,79	2,96	19 068	19 482	6443	2219
71	Niederländiſche Staats-E. .	24 557	2256	16 255	11 294	645 666	2,29	1,05	33 062	54 918	3672	4281

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267

Ergebnisse.

meine Verwaltung. (Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung der Verwaltungs-Gebäude.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile	Durchschnittlich pro Kilometer	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile	Durchschnittlich a. pro Kilometer	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.			Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
—	2456	45 665	*2324*	*309*	—	1 451 473	*73 866*	*9807*	*7,87*	27,56	69,29	3,15	49,80	37
72	752	2202	*2753*	*365*	—	30 228	*37 785*	*5017*	*3,62*	25,85	67,07	7,28	48,46	38
1150	2906	20 547	*1407*	*187*	—	308 408	*21 121*	*2804*	*7,73*	30,21	63,12	6,66	57,67	39
993	23 310	69 150	*3572*	*474*	69 602	971 645	*50 188*	*6663*	*6,96*	26,25	65,68	8,07	43,57	40
3271	7654	61 278	*2685*	*356*	—	738 699*	*32 371*	*4298*	*5,76*	38,40	53,30	8,30	44,57	41a
2075	832	6717	*470*	*62*	—	300 009	*20 980*	*2785*	*5,72*	52,97	44,19	2,84	52,54	- b
734	1215	23 947	*1243*	*165*	—	285 160	*14 798*	*1965*	*4,29*	37,80	54,0	8,40	49,98	42
98	703	8559	*1385*	*184*	1866*	78 253	*12 662*	*1681*	*5,24*	36,42	52,37	11,21	46,22	43
118	115	11 673	*1229*	*163*	—	131 808	*13 874*	*1842*	*5,78*	27,32	63,60	8,87	46,27	44
619	573	11 328	*1119*	*149*	—	104 129	*10 289*	*1366*	*4,20*	30,36	58,17	10,97	47,32	45
1265	1957	18 394	*1239*	*165*	—	139 066	*9371*	*1244*	*4,66*	36,01	50,16	13,23	58,26	46
804	6610	36 453	*1545*	*205*	—	719 374	*30 495*	*4049*	*5,22*	33,91	61,02	5,07	43,75	47a
402	4937	15 509	*1855*	*246*	—	233 221	*27 897*	*3704*	*3,24*	22,79	70,56	6,65	51,75	- b
100	5379*	7948	*3849*	*511*	—	38 292	*18 513*	*2462*	*4,87*	38,48	40,76	20,76	92,14	- c
10 993	33 717*	127 165	*1903*	*253*	—*	2 140 924	*32 040*	*4254*	*4,03*	34,22	59,94	5,94	36,51	48
in Kol. 256	—	30 039	*1068*	*142*	—	259 391	*9218*	*1224*	*3,26*	38,25	50,17	11,58	47,84	49
" " 259	4651	18 366	*2737*	*363*	—	193 259	*28 802*	*3824*	*4,75*	18,17	71,73	9,50	43,45	50
1075	14 600	60 299	*1582*	*210*	—	1 592 095	*41 783*	*5547*	*5,86*	34,95	61,26	3,19	49,50	51a
880	4132	24 559	*1081*	*144*	63 424	531 240	*23 392*	*3106*	*7,44*	36,71	58,04	5,25	72,82	- b
in Kol. 248	663	6756	*944*	*125*	—	50 915	*7111*	*944*	*4,13*	43,29	43,34	13,27	60,56	52
174	482	18 676	*4225*	*561*	—	148 933	*33 695*	*4474*	*10,57*	32,52	54,94	12,54	32,78	53
1564	2661	66 251	*2185*	*330*	25 202	608 534	*22 826*	*3030*	*7,37*	40,70	47,94	11,36	42,77	54
n Kol. 258	805*	5778	*1541*	*205*	—	91 300	*24 346*	*3232*	*14,93*	37,22	56,45	6,33	38,95	55
511	3363	20 063	*4849*	*644*	—	186 059	*44 942*	*5967*	—	35,51	53,71	10,78	42,43	56a
1049	1390	9504	*1274*	*169*	—	107 617	*14 426*	*1915*	—	46,71	44,40	8,83	58,91	- bc
10 529	11 006	79 730	*1703*	*226*	—	1 512 969	*32 321*	*4292*	*9,24*	32,50	62,23	5,27	35,15	57
526	940	12 851	*2420*	*321*	—	95 842	*18 049*	*2396*	*6,0*	36,52	50,08	13,41	36,56	58
4604	33 212	281 642	*3506*	*465*	—	4 118 947	*51 269*	*6806*	*7,80*	23,16	70,0	6,84	29,95	59
n Kol. 259	11 863	81 134	*1425*	*189*	—	2 763 356	*48 539*	*6444*	*7,46*	30,41	66,65	2,94	42,64	60a
—	564	1826	*105*	*14*	—	235 692	*13 569*	*1801*	—	20,37	78,75	0,78	88 65	- b
n Kol. 258	2788	88 721	*2527*	*336*	—	588 163	*16 752*	*2224*	*9,04*	38,25	46,57	15,08	60,02	61
710	378	10 028	*1241*	*165*	—	145 300	*17 982*	*2387*	*9,32*	30,62	62,48	6,90	36,41	62
n Kol. 260	17 345*	208 593	*3318*	*441*	—	2 501 699	*40 149*	*5330*	*6,03*	31,31	60,29	8,74	31,98	63a
19 791	23 464*	261 028	*2832*	*376*	—	2 852 062	*30 950*	*4109*	*6,29*	28,01	62,44	9,15	31,73	- b
n Kol. 260	4497*	50 297	*2403*	*319*	—	556 407	*26 581*	*3530*	*10,25*	35,41	55,54	9,05	45,05	- c
" " 256	68 371	254 929	*1214*	*162*	—	5 102 210	*24 295*	*3226*	*5,08*	26,76	68,25	4,99	34,58	64a
—	4891	24 580	*847*	*113*	—	389 099	*13 413*	*1781*	*4,34*	34,94	58,74	6,32	54,49	- b
1288	4854	34 587	*1321*	*175*	—	500 883	*19 132*	*2540*	*5,26*	31,16	61,54	6,30	41,90	65
n Kol. 259	3968	43 300	*560*	*74*	—	1 118 135	*14 463*	*1920*	*8,56*	35,75	60,38	3,87	36,52	66
—	2837	14 362	*1246*	*165*	—	142 805	*12 394*	*1645*	*4,24*	38,66	51,26	10,06	30,04	67
299	124	9891	*2562*	*340*	—	100 837	*26 124*	*3468*	*4,46*	27,77	62,41	9,82	60,57	68
1200	3051	52 293	*2250*	*298*	34 412	900 502	*38 748*	*5144*	*4,24*	21,27	72,67	6,06	40,54	69
584	13 463	168 697	*3636*	*483*	—	1 297 778	*27 970*	*3714*	*6,24*	24,38	62,62	13,0	53,85	70a
57	5816	53 085	*2839*	*377*	—	412 844	*22 077*	*2931*	*6,27*	32,11	54,44	12,85	70,70	- b
2962	20 354	119 249	*1492*	*198*	—	1 041 150	*13 029*	*1730*	*3,85*	26,53	62,02	11,45	77,99	71

BIBLIOTHECA REGIA

Digitized by Google

		268			269	270		271	272	
								(Forts.) IV. Finanz=		
		C. Ueberschuß.								
		Der Ueberschuß beträgt:				Verwendung				
	I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation Thlr.	Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen Prec.	b. und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
1	Badische	2 987 540	30 857	4097	5,41	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	1 420 966* (v. 1. Octbr. b. 31. Decbr. 66) 5 683 858* (v. 1. Jan. b. 31. Decbr. 67)	6656 26 144	884 3511	7,11*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 495 828	45 069*	5983*	12,95	984 293	—*	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	60 385	3911	519	1,22	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	504 242	43 357	5756	7,15	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	18 379	1767	235	—*	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	3 508 429	28 983	3848	6,23	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	1 196 038	45 253	6007	7,43	18 007	—	—	—	—	—
9	Nassauische	551 882	22 005	2922	2,94	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 014 923	44 712	5936	6,35 (excl. 5,46*)	—	569 554	188 825	—	4*	291 710
11	Preuß. Ostbahn	2 847 517	24 906	3306	5,33	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	812 136	41 541	5514	5,49	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	467 824	14 049	1865	2,87	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	1 264 873	49 179	6529	7,38	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2 818 525	40 093	5323	6,79	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2 315 156	29 228	3880	4,90	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	4 068 356	54 646	7255	7,01	—	1 600 481*	186 028	130 625	7½	1 425 000
18	Hessische Nordbahn	533 948	26 940	3577	4,69	—	109 300	25 387	5000	4½	360 000
19	a. Oberschlesische	3 814 445	111 992	14 869	18,69	—	416 468*	74 777	269 588	13⅓	1 708 470
	b. Breslau-Posen-Glogauer	822 994	29 562	3925	6,73	—	469 414	61 250	—	—	—
	c. Stargard-Posener	590 409	26 690	3464	8,80	—	64 175	17 556	9479	4½	225 000
20	Rhein-Nahe-E.	290 156	18 135	2408	1,78	—	276 036*	14 120	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	510 175	20 622	2738	5,14	—	274 574	34 705	—	4	96 000
22	a. Göppnig-Geraer	51 434	11 137	1479	3,37	—	—	—	—	3,5*	42 563*
	b. Greiz-Brunner	4737	3483	462	1,20	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	84 409	18 716	2485	3,12	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	46 303	13 043	1732	1,98	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	150 685	29 488	3916	6,62	6841	64 539	16 800	—	7	63 000
25	Altona-Kieler	504 836	15 629	2075	5,01	—	116 568	30 000	—	5	307 500
26	Bayerische Ostbahnen	763 991 (v. 1. Octbr. b. 31. Decbr. 66) 3 055 623 (v. 1. Jan. b. 31. Decbr. 67)	9295 37 558	1246 4984	3,36 9,43	5493 14 776	— —	— —	— —	7 7	595 476 2 381 902
27	Berlin-Anhaltische	2 175 875	44 276	5878	12,81	6210	375 000	50 000	187 708	13⅓	1 154 583
28	a. Berlin-Hamburger	1 429 359	35 986	4778	10,23	—	294 407	117 500	—*	9,125*	730 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	182 274	87 212	11 579	7,93	624	27 573*	3787*	7817*	9¼	143 265*
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 545 878	79 113	10 501	9,94	131 296	349 224	82 000	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1 057 953	35 633	4731	9,96	1106	30 969	9031	64 366	8*	683 000
	b. Hinterpommer.	92 170	4042	537	0,99	—	45 948*	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	189 947	6234	828	1,72	—	70 664*	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	865 251	37 793	5018	8,57	6100	229 479	20 000	41 437	8	408 000
32	Frankfurt-Hanauer	154 105	28 224	3747	6,67	—	27 975	11 143	—	6,1	92 667
33	Glückstadt-Elmshorner	35 399	7866	1044	3,26	—	8057	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	1 150 287	47 162	6262	7,94	5495	195 594	25 828	—	8½	791 714
35	Homburger	85 403	35 437	4 706	5,37	528	28 583	8514	—	8*	36 571
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 784 963*	82 387	10 938	8,71	—	1 691 730*	173 203	248 230	8 11/20	2 223 000

Digitized by Google

273	274	275	276

Ergebnisse.

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

zur Einlage a. in den Reserve-fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken: Thlr.	b. Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 234	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert . .	60 385	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	504 242	. . . . .	—	—	5
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	1 007 627	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	182 801	23 617	8
—	—	—	Zur Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel	21 437	. . . . .	—	—	9
—*	—*	in Kol. 260	Auf den Rest-Etat übertragen . .	34 144	An die General-Staatskasse abgeliefert	1 930 690	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	115 264	2223	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	29 103	Zur Vermehrung der Transportmittel	312 331	—	14
—	102 257	6733	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	27 898	Zur Vermehrung der Transportmittel	215 503	—	15
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	16
50 314	684 217	—	Zur Verzinf. von Kapitalien f. Betriebsm. (Erstattung an d. Staat für frühere Zuschüsse	32 031 / 63 971	Zur Ueberweisung an den Baufonds	11 209*	—	17
30 000	—	—	Zur Abschreibung auf das Conto für Betriebsmittel	4261	. . . . .	—	—	18
2159	808 117*	—	Zur Superdividende des Staats .	658 345	Der Restverwaltung überwiesen . .	492	623	19a
—	268 000	—	An die Oberschlesische E.-G. abgeliefert	24 329	. . . . .	—	—	- b
—	229 000	—	Zur Superdividende des Staats .	9892	Vertragsm. Rente an die Oberschl. E.-G.	35 307	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	20
104 896	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	21
—	8423	—	. . . . .	—	. . . . .	468	—	22a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	120	—	- b
—	—	431	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	2183	. . . . .	—	—	23a
—	—	233	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
4500	—	700	Zu Tantièmen	3830	Zu Gratifikat. für den Gesellsch.-Ausich.	600	3557	24
34 037	—	2000	Zur Deckung eines Zinsverlustes .	4500	Zur Verzinf. von temporairen Anleihen	10 231	—	25
91 479	—	7143	Dem Unterstützungsfonds überwiesen . . / Zu Gratifikationen des Personals . .	4500 / 12 254	Antheil des Staats . . . . . / Sonstige Antheile	32 934 / 11 657	14 776	26
365 715	—	28 571	Dem Unterstützungsfonds überwiesen . / Zu Gratifikationen des Personals . .	17 425 / 49 015	Antheil des Staats . . . . . / Sonstige Antheile	129 335 / 46 629	51 807	
—	343 289	6000	Zur Bildung eines Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten	63 923	. . . . .	—	1582	27
279 952	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	452*	- b
—	—	in Kol. 264	Auf das Jahr 1868 einschl. 174 029 Thlr. Bestand des Jahres 1867 übertragen	305 325	. . . . .	—	—	29
62 832	134 765	5387	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	233	Zusch. z. Verzinf. d. Obligat. d. Hinterpomm. E.	54 311	6585	30a
—	40 785	4126	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . . / „ „ Arbeiter-Krankenkasse . .	179 / 41	Zu Tantièmen und Unterstützungen . / Zu Unterstützungen	7580 /	1091	- b
—	106 510	5513	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . . / „ „ Arbeiter-Krankenkasse . .	238 / 55	Zu Unterstützungen u. Beitrag zur Unterhalts. der Betriebsm. d. Hinterpommer. E.	6967	—	- c
—	165 000	4000	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	765	. . . . .	—	2670	31
5	6554	857	Zur Krankenkasse d. Werkstätten-Arbeiter	143	Zu Erneuerungen . . . . . / Für die Eisenbahnsteuer pro 1867 reservirt	13 734 / 10277	—	32
8800	—	182	Zur Zahlung von 4½ Proc. Dividende an die Prioritäts-Stamm-Actien . .	18 360	. . . . .	—	—	33
—	93 143	5714	Zur Tantième für den Verwaltungsrath / „ „ „ die Beamten . .	13 933 / 13 933	Beitrag für die Krankenkasse . . / Für außerordentliche Aufwände .	302 / 6974	8647	34
3714	—	286	Zu Tantièmen für Verwltgsr. u. Direkt.	2873	Zur Anschaffung von Waggons . .	2286	3104	35
21 044	639 908	4923*	Zur Extradividende des Staats .	588 076	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen ꝛc.	194 849	—	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	268 a. überhaupt. Thlr.	268 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	268 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	268 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	269 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr	270 a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr	270 b. zur Amortisation	271 Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	272 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	272 b. Thlr.
						(Forts.) IV. Finanz-					
		C. Ueberschuß.									
		Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
37	Leipzig-Dresdener	1 460 915	74 346	9871	11,07	—	132 500	37 500	517	25	1 250 000
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	32 124	40 155	5331	25,84	13 037	—	—	—	18	18 207
39	Lübeck-Büchener (u. Hamlbg.)	226 376	15 505	2058	3,33	—	32 500	—	—	2½	146 252
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 258 568	65 009	8631	13,84	—	200 570	55 300	115 938	18	630 000
41	a. Magdeburg-Halberstädter	918 664	40 257	5345	10,06	—	192 988	23 946	70 125	13	442 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	270 949	18 917	2516	4,32	—	79 317*	20 200	—	3	117 300
42	Mecklenburgische	285 392	14 810	1966	4,53	4222	67 732	25 148	—	2,5	108 750
43	Neisse-Brieger	88 478	14 317	1901	7,37	571	4500	500	1898	5⅛	55 916
44	Niederschlesische Zweigbahn	152 433	16 046	2130	6,10	810	47 159	13 051	1358	3¾	52 957
45	Oppeln-Tarnowitzer	115 891	11 452	1520	4,63	3855	—	—	2716*	3¼	81 244
46	Ostpreußische Südbahn	96 811	6524	866	—*	—	—*	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	924 816	39 204	5205	7,482	—	203 016	16 742	—	9,4	628 055
	b. Pfälzische Maximiliansb.	217 407	26 006	3453	5,20	728	—	—	—	5	178 368
	c. Neustadt-Dürkheimer	3244	1571	208	0,33	—	—	—	—	—*	2843
48	Rheinische	3 723 369	55 722	7398	7,37	—	569 365	125 265	180 754	7½	1 971 862
49	Schleswigsche	282 787	10 049	1334	3,53	—	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	251 520	37 484	4977	7,81	—	34 504	6286	5045	7	120 000
51	a. Thüringische	1 624 267	42 627	5660	7,64	65 626	547 598*	109 400	65 625*	8½	765 000
	b. Werra-E.	198 187	8727	1159	2,40	47	166 765	—	—	2,6	130 173
52	Tilsit-Insterburger	33 153	4630	615	1,15	—	—	—	4	—	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	311 050	70 373	9343	10,80	1437	48 585	2500	17 286*	10*	140 000*
54	Böhmische Westbahn	814 216	30 541	4055	5,09	—	703 849*	—*	110 367*	—*	—
55	Brünn-Rossitzer	143 080	38 154	5066	7,77	—	20 008*	2262	9956	—	—
56	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weßyhrad. c. Pferde-Bahn)	252 490	60 988	8098	15,69	—	—	16 800*	24 815	10,12	181 611
		75 064	10 062	1336	11,93						
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 791 518	59 635	7918	10,006	—	587 421	71 189*	173 736	9⅝*	1 417 578*
58	Graz-Köflacher	166 319	31 322	4158	8,26	—	53 698	4400	12 328	4¼*	65 949*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	9 679 714*	120 484	15 996	18,0	—	539 657	34 300	594 672	15,5	6 671 114
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn. Elisabeth b. Pferde-Bahn)	3 686 783	64 760	8598	6,90	—	1 734 987*	111 302	142 231	5	1 047 557
		30 174	1737	231	1,0						
61	Lemberg-Czernowitzer	391 734	11 157	1481	2,39	—	391 734*	—*	—	—*	—*
62	Mohacs-Fünfkirchener	253 741	31 401	4169	5,57	—	206 036*	3673*	20 103	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	5 320 472*	85 587	11 357	13,61						
	b. Oesterreichische südöstliche	6 135 661*	66 584	8840	15,09	1 606 825	3 672 193	431 050*	936 779	8½	5 770 622
	c. Wien-Neu-Szönyer	678 671*	32 426	4305	6,76						
64	a. Südbahn, Oesterreichische	9 650 656*	45 953	6101							
	b. Tiroler	324 965	11 201	1487	—*	72 060	10 642 543	in Kol. 270a.	—	6,6	6 600 000
65	Süd-Norddeutsche	694 330	26 521	3521	4,56	—	168 747	31 733	20 547	4,75	473 305
66	Theiß-Bahn	1 943 113	25 131	3337	6,88	—	1 050 000	87 227	107 391	5*	343 945*
67	Turnau-Kralup-Prager	332 553	28 863	3832	7,18	1194	124 469	13 061	20 474	6	150 672
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maestrichter	65 655	17 009	2258	2,81	—	55 924	4266	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	1 320 906	56 857	7546	7,81	3265	179 662	—	25 160	7,90*	1 038 775
70	a. Warschau-Wiener	1 112 247	23 971	3182	14,10	3398	341 051*	50 000*	—	8⅓*	500 000*
	b. Warschau-Bromberger	171 099	9150	1215	2,47	—	—	—*	—	2,88*	169 484*
71	Niederländische Staats-E.	295 566	3698	491	—	—	—*	—	—	—	—

Digitized by Google

273	274	275						276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reservefonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu	Thlr.	b. sonstigen Zwecken:	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	10 000	Zur Tantième an den Betr.-Direktor	2726	Dem Baufonds überwiesen	27 672	—	37
2271	—	571	Zu Erneuerungen der Bahn	9832		—	14 280	38
43 450	—	—	Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg	4174		—	—	39
—	207 731	2000	Zur Kommunal-Einkommensteuer	7520	Zu verschiedenen baulichen Anlagen „ extraordinairen Ausgaben	27 532 11 977	—	40
—	106 000	—	Zur Amort. d. Magdb.-Wittenb. Rentenpap. Zuschuß z. Magdeb.-Wittenb. Rente pro 1867	22 736 25 111	D. Baufonds vergüteter Betr.-Ueberschuß	33 091	2667	41a
3000	72 500	600	Zu Gratifikationen	1350	Zu Theuerungszulagen	1793	—	- b
10 875	50 125	800	Zur Abschr. geg. ein bestrittenen Anspruch	24 866*		—	1318	42
3000	23 000	in Kol. 260		—		—	235	43
—	37 300	1000		—		—	418	44
2500	31 000	—		—		—	2286	45
—	—	1780		—		—	—	46
—	69 737	7266		—		—	—	47a
—	—	2332	Zur Rückerstattung an den Staat	37 143		—	292	- b
—	—	401		—		—	—	- c
9475	692 715	in Kol. 260	Zur Tantième für die Direkt. u. Adm.-Rath An fremde Eis.-Gesellschaften abgeliefert rc.	96 565 66 343*	Theuerungszulage an Beamte An die Nordeis. in Ostpr., zum Dombau rc.	8035 2990	—	48
—	—	—		—		—	—	49
3728	49 090	3143	Zur Dotation d. Amortisationsfonds, Verw.) für Neubauten u. Vermeh. d. Betriebsmittel	29 724		—	—	50
9000	i. K. 241 u. 246	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten	107 023	Dem Baufonds d. Arnstädter Zwgb. überw.	1872	84 375*	51a
40 000	—	2400		—		—	—	- b
2000	12 900	—	Zur Zahlung von 1 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien	15 556	Zu allgemeinen Zwecken	2693	—	52
26 666	60 000	3333	Zur Amortisation von Actien	3500	Zur Tantième des Verwaltungsraths	8062	2554	53
—	—	—		—		—	—	54
14 724	—	1312	Zu 6% Zinsen d. Prior.-Stamm-Actien	82 320	Zu Pensionen rc. Zur Abschreibung von Coursverlusten	1774 10 724	—	55
33 034	—	2818	Zu Tantièmen	15 137	Zu Neubauten u. Vermehr. d. Betriebsmittel	53 339	—	56
89 264	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingsrestes	138 485	Zur Tantième des Verwaltungsraths	107 178	200 000	57
2625	18 909	in Kol. 260	Zur Tantième des Verwaltungsraths	4604	Zur Deckung von Verlusten u. Abschreibungen	3806	—	58
609 183	200 000	100 775	Zu Tantièmen	31 337	Zu Kosten für Verard. u. div. Abschreibungen	129 206	1 000 000	59
—	—	9893	Zu Unterstützungen an Beamte rc.	37 315	Zu Anlagen für den Verwaltungsrath „ Rückzahl. an d. Staat auf gel. Vorschüsse	20 460 613 212	—	60
—	—	—		—		—	—	61
—	20 320	—	Dem Gen.-Gewinn- u. Verlust-Conto der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellsch. überw.	3609		—	—	62
235 436	—	26 497	Zuschuß zum Unterstützungsfonds	28 668	Theuerungszulage für Beamte u. Diener	166 666	3 585 819	63
89 172	400 000*	—	Zu Tantièmen	89 172		—	5098	64
—	—	—		—		—	—	65
—	—	—	Zur nachträglich. Verwendung reservirt	354 550		—	—	66
7978	14667	1511		—		—	915	67
—	—	—		—		—	5465	68
22 811	—	—	Statutarisch verwendet	57 863		—	—	69
18 969	135 000	3900	Zur Tantième für die Gründer	56 332	Zur Tantième für die Direktion	5633	4760	70a
—	—	1614		—		—	—	- b
—	—	—		—		—	—	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
	(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**									
	D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	620 120	663 298	135 374	496 569	651 475
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—*	27 752	10 658	17 094	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13 Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1 422 422	1 160 102	867 252	144 500	1 570 772
15 Sächsische westliche										
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. **Privatbahnen**										
a) **unter Staatsverwaltg.**										
17 Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
18 Hessische Nordbahn	12 238	67 881	49 278	—	30 841	—	—	—	—	—
19 a. Oberschlesische	72 318	3145	3145	—	72 318	1 512 939	883 315	321 549	384 332	1 690 373
b. Breslau-Posen-Glogauer	—*	—	—	—	—	209 989	290 000	179 938	107 973	212 078
c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	471 921	251 000	133 555	137 330	452 036
20 Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	152 694	229 637	110 243	169 368	102 720	—*	—	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	19 500	—	—	—	19 500	9263	8423	—	—	17 686
b. Greiz-Brunner	5000	—	—	—	5000	4617	4617	—	—	9234
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) **in Privatverwaltung.**										
24 Alberts-Bahn	4500	4500	3814*	—	5186	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	494 217	72 480	12 000* / 94 297	84 626	375 774	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen (p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	639 876	457 143	—	—	1 079 019	11 219*	15 710*	—	—	26 929
27 Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	548 046	473 386	185 557	371 975	463 900
28 a. Berlin-Hamburger	506 019	457 654	360 633	—	603 040*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	94 804	62 832	84 011	—	73 625	1 047 321	457 371	109 712*	108 951*	1 286 029
b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	702 489	195 658	50 103*	48 540*	799 504
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	519 919	261 330	26 234*	50 718*	704 297
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	227 628	220 619	5271* / 135 746	120 537	186 693
32 Frankfurt-Hanauer	14 268	5	—	—	14 273	—	20 288*	13 734	—	6554
33 Glückstadt-Elmshorner	20 766	9564	344	7500	22 486	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	46 571	—	—	—	46 571	250 460	123 695	75 430	28 350	270 375
35 Homburger	14 117	3714	—	—	17 831	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	21 213	6842	14 371	100 000	1 651 578	1 094 683	802 816	409 863	1 533 582

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Stationen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Stationen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	7566	2635	4	—	10 197	—*	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	131 449	48 459	19 894	1545	158 469	—*	—	—	—	—
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	138 000	—	—	—	138 000	178 700	279 654	212 906	53 340	192 108
41	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	137 671	44 114	55 423	38 134
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	317 000	3000	—	—	320 000	95 433	83 571	88 660	26 886	63 458
42	Mecklenburgische	—	16 355*	39 070	—	—	140 479	51 016	—	22 201*	146 579
43	Neisse-Brieger	—*	13 772	30 350	—	—*	44 578	70 786	84 539	35 103	—*
44	Niederschlesische Zweigbahn	12 500	28 091	623	—	39 968	18 003*	56 085	19 622	5803	48 663 resp. 135 653*
45	Oppeln-Tarnowitzer	16 469	3199	—	—	19 659	113 789	44 716	10 386	4533	143 586
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	19 105	67 510	45 267	19 686	21 662
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	184 564	30 985	17 141*	13 070	185 335	2 208 983	880 008	215 748	166 428	2 706 815
49	Schleswigsche	250 000	—	—	—	250 000	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	115 138	3728	—	—	118 866*	145 653	53 313	27 306	23 633	148 027
51	a. Thüringische	14 201	9000	—	—	23 201	379 983	435 912	296 190	238 199	281 506
	b. Werra-E.	113 470	40 736	14 936	2385	136 885	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	2316	2069	—	—	4385	14 778	13 340	—	570	27 548
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	44 344	27 777	—	—	72 121	56 203	60 000	—	—	116 203
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	17 796	14 724	—	—	32 520	—	—	—	—	—
56	Buschtiehrader	a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wesselyhra c. Pferde-Bahn	111 923	64 930	88 477	in Kol. 279a	88 376	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	261 808	111 320	—	—	373 128	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	14 708	3348	—	—	18 056	37 485	20 467	15 258	—	42 694
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 619 589	723 445	—	494 774	2 848 260	621 213	216 120	277 903	—	559 430
60	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	315 480	20 320*	—	—	335 800
63	a. Oesterreichische nördliche	751 592	235 436	—	—	987 028	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche										
	c. Wien-Neu-Szönyer										
64	a. Südbahn, Oesterreichische	5 285 820	89 172	—	—	5 374 992	—	—	—	—	—
	b. Tiroler										
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	6763	7978	—	—	14 741	8667	14 667	—	—	23 334
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	85 987	26 608	—	—	112 595	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	6624	18 969	25 593	in Kol. 279a	—	—	435 000	435 000	in Kol. 283a	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	56 482*	54 893	3362	—	108 013

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	285		286		287		288		289		290	
		V. Vergleichung des Verkehrs											
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein- mehr	
		a. 1867 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen mehr.		Personen weniger.		Güter (Kol. 174) mehr.		Güter weniger.		a. überhaupt.	b. pro Meil Bahnlänge
		Meilen			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc	Z.-Ctr.	Proc	Fldr.	Fldr.
37	Leipzig-Dresdener	19,65*	1,48	349 993	29,99	—	—	6 745 065	14,67	—	—	568 833	24,27	19 233
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	1527	0,17	—	—	12 350	10,44	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	—	—	28 902	6,29	797 939	24,27	—	—	36 807	7,39	2521
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,38	—	—	—	18 098	1,51	2 736 360	11,73	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	22,82	—	48 673*	3,51	—	—	3 909 868*	19,71	—	—	147 774	9,79	6425
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	—	—	26 502	7,65	—	—	44 516	1,31	—	—	—
42	Mecklenburgische	19,27	—	5445	1,49	—	—	218 332	8,07	—	—	8672	1,54	450
43	Neisse-Brieger	6,18	—	—	—	57 125	24,34	200 750	10,62	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	—	—	49 018	21,17	—	—	98 920	3,42	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	10,19	—	8856	10,84	—	—	324 228	9,27	—	—	10 477	5,0	1036
46	Ostpreußische Südbahn	14,84*	6,72	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	23,59*	2,36	192 558	13,03	—	—	3 551 917	14,16	—	—	141 735	9,43	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,26	—	—	—	9267	1,86	2 457 111	24,74	—	—	53 620	13,51	6414
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,065	—	—	—	4929	2,76	—	—	51 798	5,36	1371	3,41	664
48	Rheinische	66,89*	3,80*	232 186	5,44	—	—	10 567 514	31,71	—	—	1 138 224	24,08	12 769
49	Schleswigsche	28,14*	4,09	88 652	29,53	—	—	222 020	13,43	—	—	77 747	16,74	—
50	Taunus-E.	6,71	—	212 721	21,05	—	—	605 201	27,19	—	—	98 124	25,42	14 623
51	a. Thüringische	38,104	0,848	68 842	4,45	—	—	3 400 715	25,03	—	—	328 277	11,37	6898
	b. Werra-E.	22,73*	0,07*	40 715	9,47	—	—	660 539	18,13	—	—	76 155	11,66	3354
52	Tilsit-Insterburger	7,16	—	—	—	6756	6,94	14 807	4,03	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	4,42	0,90	56 863	65,22	—	—	4 571 947	14,73	—	—	145 890	46,44	14 837
54	Böhmische Westbahn	26,68	—	—	—	48 535	19,19	2 628 607	38,95	—	—	340 659	31,48	12 778
55	Brünn-Rossitzer	3,75	—	4974	10,09	—	—	645 934	26,57	—	—	54 111	30,02	14 429
56	Buschtěh rader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	7,46	—	11 951 19 799	34,86 28,28	—	—	2 622 117 643 694	32,67 33,32	—	—	75 599 31 275	20,83 20,66	18 260 4192
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	—*	—	139 714	33,15	2 558 394	49,27	—	—	1 344 801	45,47	28 729
58	Graz-Köflacher	5,31	—	7791	8,91	—	—	589 682	23,10	—	—	39 029	17,49	7350
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,24	—	—	—	610 018	24,86	16 429 371	42,74	—	—	2 781 001	25,24	34 615
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	56,93	—	—	—	188 838	12,82	5 090 391	37,63	—	—	1 788 235	38,36	31 411
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn	17,27	—	—	—	2731	9,29	13 451	1,85	—	—	21 388	8,75	1231
61	Lemberg-Czernowitzer	35,11*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	—	2432	5,30	—	—	203 692	4,73	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	—	—	130 423	8,13	10 376 149	45,88	—	—	2 245 859	40,27	36 043
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	—	—	504 133	35,52	5 998 732	25,25	—	—	1 221 862	15,74	13 260
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	—	—	184 369	46,48	878 880	15,06	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	6,56	—	—	960 263	20,17	6 067 894	18,81	—	—	—	—	—
	b. Tiroler	29,01*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	26,18	—	10 460	2,60	—	—	2 446 362	54,15	—	—	468 529	64,47	17 896
66	Theiß-Bahn	77,31	—	—	—	159 663	26,71	1 577 344	16,71	—	—	148 549*	5,17	1921
67	Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	—	—	1059	0,61	819 782	27,38	—	—	70 664	17,46	6133
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Mastrichter	3,86	—	46 661	10,13	—	—	679 582	21,04	—	—	22 316	15,13	5781
69	Niederländische Rhein-E.	23,74	—	230 052	20,28	—	—	—	—	4369	0,03	194 651	9,60	8375
70	a. Warschau-Wiener	46,4	—	66 932	9,52	—	—	—	—	332 653	2,87	210 895	9,59	4545
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	21 936	8,86	—	—	157 835	5,38	—	—	51 024	10,19	2889
71	Niederländische Staats-E.	79,91*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt. Thlr.	Prcr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	Prcr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	Prcr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	Prcr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	Prcr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	1867 (nach Kol. 272a). Prcr.	im Vorjahre. Prcr.	
—	—	—	302 685	26,34	10 642	—	—	—	266 148	22,24	8591	—	—	—	25	20	37
273	0,44	341	—	—	—	1815	5,66	2269	1542	5,04	1927	—	—	—	18	17	38
—	—	—	—	—	—	10 850	3,40	743	47 657	26,66	3261	—	—	—	2¾	2½	39
142 444	6,0	7358	—	—	—	30 471	3,04	1574	—	—	—	111 973	8,17	5784	18	20	40
—	—	—	—	—	—	52 611	6,65	2287	200 385	27,90	8712	—	—	—	13	14	41a
25 049	4,20	1751	285	0,09	20	—	—	—	—	—	—	25 334	8,55	1771	3	3	- b
—	—	—	21 995	8,36	1141	—	—	—	—	—	—	13 323	4,46	691	2,15	3,0	42
18 003	9,15	2913	3508	4,63	568	—	—	—	—	—	—	21 511	19,38	3481	5¼	5¼	43
44 296	13,49	4663	—	—	—	8494	6,05	894	—	—	—	35 802	19,02	3768	3¾	5	44
—	—	—	12 882	14,12	1273	—	—	—	—	—	—	2405	2,03	237	3¼	3¼	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1071	60 865	9,24	—	—	—	523	80 870	9,58	—	—	—	548	9,4	10,4*	47a
—	—	—	8977	4,0	1074	—	—	—	44 643	23,84	5340	—	—	—	5,0	5,10*	- b
—	—	—	—	—	—	1091	0,50	528	2462	—	1192	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	486 143	29,37	5782	—	—	—	652 081	21,23	6987	—	—	—	7½	6½	48
—	—	44	30 023	13,09	—	—	—	319	47 724	20,30	—	—	—	275	—	—	49
—	—	—	4107	2,17	612	—	—	—	94 017	59,69	14 011	—	—	—	7	3¼	50
—	—	—	190 600	13,60	4169	—	—	—	137 677	9,26	2729	—	—	—	8½	7½	51a
—	—	—	79 142	17,51	3485	—	—	—	—	—	—	2987	1,48	131	2,6	2,6	- b
2553	3,0	357	—	—	—	1867	3,54	261	—	—	—	686	2,03	96	—	—	52
—	—	—	28 030	23,19	—	—	—	652	117 860	61,01	15 489	—	—	—	10	8	53
—	—	—	78 253	14,78	2935	—	—	—	262 406	47,55	9843	—	—	—	—	—	54
—	—	—	8824	10,80	2352	—	—	—	45 288	46,31	12 077	—	—	—	—*	—	55
—	—	—	44 236	31,19	10 685	—	—	—	31 363	14,18	7575	—	—	—	10,12	9,02	56
—	—	—	22 517	26,46	3018	—	—	—	8758	13,21	1174	—	—	—			
—	—	—	435 566	40,43	9305	—	—	—	909 235	48,30	19 424	—	—	—	9¾	6	57
—	—	—	3375	3,65	636	—	—	—	34 989	26,64	6589	—	—	—	4¼	2¼	58
—	—	—	755 200	22,45	9400	—	—	—	2025 801	26,17	25 215	—	—	—	15,30	12,89	59
—	—	—	715 176	34,92	12 502	—	—	—	1073 059	41,05	18 849	—	—	—	5,0	2,68*	60a
—	—	—	40 899	21,0	2355	—	—	—	—	—	—	19 511	39,27	1123	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
12 133	2,95	1502	94	0,07	12	—	—	—	—	—	—	12 227	4,60	1513	—	—	62
—	—	—	520 466	26,27	8353	—	—	—	1 725 393	47,99	27 690	—	—	—			
—	—	—	529 356	22,19	5744	—	—	—	692 506	12,72	7516	—	—	—	8,5	7,0	63
50 724	3,25	2424	52 149	10,34	2491	—	—	—	—	—	—	102 873	13,16	4915			
148 565	9,12	9550	316 703	6,62	771	—	—	—	—	—	—	1 797 288	15,10	10 321			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,6	7,5	64
—	—	—	74 940	17,59	2862	—	—	—	393 589	130,57	15 031	—	—	—	4,13	—*	65
—	—	—	21 947	2,0	283	—	—	—	163 352	9,18	2113	—	—	—	5	5	66
—	—	—	28 341	24,76	2459	—	—	—	42 323	11,58	3674	—	—	—	6	5	67
—	—	—	10 796	11,92	2797	—	—	—	11 520	21,28	2984	—	—	—	—	—	68
—	—	—	69 816	8,40	3001	—	—	—	124 836	15,44	5371	—	—	—	7,90	7,20	69
—	—	—	160 293	14,09	3455	—	—	—	50 602	1,77	1091	—	—	—	8½	8½	70a
—	—	—	66 875	19,33	3576	—	—	—	—	—	—	12 851	6,98	687	2,8*	3,12	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	297							298	299		300		301		302		303
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								a. durch Unvorsichtigkeit des Getödteten oder Verletzten der Züge
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Schadhaftwerden.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
		Anzahl der Unfälle.							Unfälle	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische { a. I. Okt. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	1	—	—	d. Explosion ein. Kessels	1	2	—	—	—	4	—	—	—	4	—
3	Braunschweigische	1	—	1	—	—		—	2	—	—	4	—	—	—	4	—	1
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—		1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	2	—	—	—	—		18	20	2	—	—	4	3	2	5	6	—
8	Main-Weser	1	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	1
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	a. Zusammenstoß zweier hier gebenden Maschinen	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—		7	7	—	—	3	4	—	—	3	4	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.																	
17	Bergisch-Märkische	3	2	—	—	—		—	5	3	—	21	4	1	—	25	4	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	c. Ueberfahren des unbefugt b. Gebiete passirenden Fußgg. durch d. Bahnzug	1	1	—	—	—	—	—	5	—	5	—
	b. Breslau-Posen-Gloganer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
24	Alberts Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische { a. I. Okt. b. 31. Dezbr. 66 / Ostbahnen b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	1 / —	— / —	— / —	— / —	— / —	a. Anfahren unterlassen Abhupen, der Barrière	1 / 1	1 / —	1 / —	— / —	— / —	1 / —	— / —	— / 1	1 / —	1 / 1	— / —
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																	
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	— / — / —	— / — / —	2 / — / —	— / — / —	— / — / —		—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		3	3	—	—	—	2	—	—	—	2	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Minden-Gießener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
gleichh.	ger.			beschäd.	ger.	beschäd.	ger.			beschäd.	ger.	beschäd.	ger.					
—	—		—	1	4	—	1		—	3	11	1	4		—	5	20	1
—	—		—	2	—	—	—		—	—	—	2	—		—	2	2	
—	—		—	11	—	—	—		—	—	12	—	5		—	11	17	2
—	—		—	1	1	2	4		—	2	—	—	—		—	6	6	3
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	4
—	—		—	—	—	—	—	d. Herabspringen vom Zuge	—	1	—	—	—		—	—	1	5
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	6
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	8		1	1	8	7
—	—		—	—	—	—	3		—	—	—	—	—		—	—	3	8
—	—		—	—	—	—	—	Bei dem Versuch, einen Wagen in verlassen durch Kunstverbrei	— 1	—	2	—	—		—	—	4	9
—	—		—	2	1	—	—		—	—	4	—	1		—	2	6	10
1	—	d. Hinausspringen aus dem Zuge	1	8	4	2	2		—	2	3	—	1	durch Mißhören auf dem Trittbrett zu verbringen. Absicht	1 1	15	11	11
—	—		—	7	1	1	1		—	—	1	—	—		—	8	3	12
—	—		—	1	2	—	2		—	1	1	—	—		—	3	5	13
—	—		—	—	—	—	2		—	—	—	—	2		—	—	4	14
—	—		—	1	2	—	—	d. Aufstehen v. Schaffnerstuh	—	1	—	3	—	1	—	1	7	15
—	—		—	1	4	—	1	d. Herabier. vom Zuge nach heimlicher Benutzung bestellt.	—	1	2	2	1	2	—	4	11	16
—	—		—	6	10	1	—		—	—	1	6	1	2	—	9	18	17
—	—		—	—	—	—	—		—	—	1	1	—	—	—	1	1	18
—	—		—	—	7	—	3		—	—	1	—	—	—	—	1	10	19a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	1		—	2	—	—	—		—	—	1	—	—	—	—	2	2	20
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—		—	1	—	—	—		—	—	—	—	1		—	1	1	24
—	—		—	2	—	—	1		—	1	2	1	—	d. Anspringen an einen in der Nähe befindlich. Zug	1	5	3	25
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	26
—	—		—	1	—	—	—		—	1	2	1	—		—	3	2	
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	2		—	1	2	27
—	—		—	2	—	—	—		—	—	1	1	—		—	3	1	28
—	—		—	1	1	—	1	d. Herunterschlend einer Tür v. Klebenbleib von einer Wachter	1	1	1	—	2		—	3	5	29
—	—		—	—	—	—	—	Durch eine offen stehende Wagenthür d. d. Strecke	2	1	—	1	—		—	4	—	30a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- c
1	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	1	—	31
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	32
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	33
—	—		—	1	5	—	—		—	—	—	—	—		—	1	5	34
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	35
—	—		—	8	5	2	2		—	4	6	—	1		—	11	14	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	297							298	299	300		301		302		303
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen															
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlasst durch:							Zu-	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet							a.
	a. Zusammenstoss zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		sammen.	Reisende	Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		durch Umwendungen, Schädigungen von Gefängen oder Verlassen der Züge
	Anzahl der Unfälle.								beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	b. Platzen eines Siederohres an der Maschine		1	1	—	1	—	—	1	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreussische Südbahn	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—			5	5	—	—	1	—	—	1	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—			—	—	—	—	1	—	—	1	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	1	1	1	—	—			3	—	—	6	3	1	—	7	3	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	1	—	—	—			1	—	—	2	—	—	—	2	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																	
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtěh (a. Kralup-Kladno.	—	1	1	—	—			2	—	—	2	1	—	—	2	1	—
rader (b. Prag-Weiprtka	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(c. Pferde-Bahn																	
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—			b. Aufsitzen in einem verunglückten Zug		1	1	—	1	1	—	—	1	1	—
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	1	—	—	—			1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
60 Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	1	—	—	—	—			1	—	—	2	—	—	—	2	—	—
Elisabeth (b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—			1	—	—	—	1	—	—	1	1	—
b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—			4	—	—	4	—	—	—	4	—	—
c. Wien-Neu-Szönner	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—			1	—	—	1	—	—	—	1	—	3
b. Tiroler	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	1	—	—	—	[illegible]		1	2	—	4	—	—	—	4	—	1
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																	
68 Buttich-Mastrichter	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—			1	—	—	1	—	—	—	1	—	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	
—	—		—	2	1	—	—		—	—	—	—	1		—	2	2	37
—	—		—	—	—	—	—		—	—	1	—	—		—	—	1	38
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	39
—	—		—	2	—	—	—		—	—	1	—	2		—	2	3	40
—	—		—	—	1	—	—		—	—	2	—	—		—	—	3	41a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	42
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	43
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	44
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	45
—	—		—	—	1	—	3		—	—	—	—	—		—	—	4	46
—	—		—	1	—	—	—		—	—	—	—	—		—	1	—	47a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- c
—	—		—	4	5	—	—		—	—	1	—	3	f. Ueberfahren eines Wagens bei einem Bahn-Uebergange	2	6	9	48
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	49
—	—		—	1	—	—	1		—	1	—	—	—		—	2	1	50
—	—		—	1	1	—	3		—	1	—	—	2		—	2	6	51a
—	—		—	—	1	—	—		—	—	—	—	1		—	—	2	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	52
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	53
—	—		—	1	—	—	—		—	—	1	—	1		—	1	2	54
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	55
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	56a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- b c
—	—		—	—	—	—	—		—	—	2	—	2		—	—	4	57
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	durch Trunkenheit	—	1	1	58
—	—		—	—	—	1	3	d. Sturz vom Wagen	—	2	3	6	—		—	4	12	59
—	—		—	3	3	—	—		—	—	1	5	—	2	—	4	10	60a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- b
—	—		—	1	2	1	—		—	—	—	—	1		—	1	2	4	61
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	62
1	—		—	3	2	1	—		—	—	1	4	—		—	7	6	63a
—	—	In Folge Schlagflusses	1	—	4	—	—		—	—	4	7	—	1	—	4	13	- b
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	- c
—	—		—	9	2	6	3	durch Abspringen	—	1	6	5	—	2	—	24	13	64a
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	3	—		—	—	3	- b
—	—		—	—	1	—	—	f. Sturz/Springen vom Zug	—	1	1	2	—		—	1	4	65
—	—	b. Anderen, an die Wagenthür	1	2	—	—	2	f. Sturz/Springen vom Zug / Handverletzung bei Auf- oder Abspringen vom Trittbrett	—	1	1	3	—		—	5	6	66
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	67
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	68
—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	69
—	—		—	4	5	—	—		—	—	3	4	—		—	7	9	70a
—	—		—	1	1	—	—		—	—	1	—	—		—	1	2	b
—	—		—	3	1	—	—		—	—	—	—	—		—	3	1	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	307						308	309				
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).											
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unvorschriftsmäßiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren b. Zügen an fehlerhafte Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.						Anl. / verletzte.	Anzahl.					
1 Badische	1	—	—	—	—	3	. . . .	— 4	—	—	—	17	. . . .
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	—	—	—	—	—	—	durch Brand . .	1 1	—	—	—	—	—
	—	—	2	—	1	—	durch Brand . .	3 6	—	—	—	6	. . . .
3 Braunschweigische	—	—	1	—	3	2	. . . .	— 6	3	1	4	22	. . . .
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	4	1	2	25	. . . .
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
9 Nassauische	—	—	1	—	—	—	. . . .	— 1	—	—	—	3	. . . .
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	1	—	—	—	2	. . . .	— 3	2	—	—	19	. . . .
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1	. . . .	— 1	—	—	—	—	klein. Transportwagen
16 Württembergische	3	1	1	1	—	1	. . . .	— 7	4	1	3	17	. . . .
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
17 Bergisch-Märkische	3	2	1	—	1	—	durch Ablaufen .	2 9	7	—	2	27	. . . .
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	1	—	. . . .	— 1	—	—	—	1	. . . .
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß eines Wagens mit einer entgegenkommd. Lokomotive	1 1	—	—	—	1	. . . .
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
b) in Privatverwaltung.													
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
25 Altona-Kieler	—	1	—	—	—	—	. . . .	— 1	1	—	1	1	. . . .
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	2	—	. . . .	1 3	—	—	—	—	. . . .
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —	—	—	—	—	. . . .
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	—	—	. . . .	— 3	1	—	8	20	. . . .

Digitized by Google

		307								308	309					
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
II. **Privatbahnen.** (Forts.)		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unterbliebene Stellung der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Zügen im Bahnhofe stehender Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zu-sammen.		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last-(u. Nutzvieh-) Wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
17	Leipzig-Dresdener	1	1	1	—	—	—	. . . .	—	3	2	—	—	2	. . . .	—
18	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
19	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
20	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
21	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
22	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
23	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
24	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
25	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
26	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
27	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
28	Rheinische	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	1	—	—	—	1	. . . .	—
29	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
30	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
31	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
32	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	Oesterreichische Bahnen.															
33	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
34	Böhmische Westbahn	—	1	—	—	—	2	. . . .	1	4	1	—	1	2	. . . .	—
35	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
36	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bezhovka. c. Pferde-Bahn. }	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
37	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	13	. . . .	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
39	Kaiser Ferdinands Nordb.	2	2	—	—	2	—	. . . .	—	6	4	1	—	47	. . . .	—
40	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn. } Elisabeth	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41	Lemberg-Czernowitzer	2	1	5	—	1	—	d. Ueberfahren von Pferden	1	10	2	2	—	28	. . . .	—
42	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43	a. Oesterreichische nördliche	4	5	—	1	5	3	durch Radbruch	1	19	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	10	8	1	—	3	1	. . . .	—	23	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	1	2	—	—	1	—	. . . .	—	4	—	—	—	—	. . . .	—
44	a. Südbahn, Oesterreichische	3	—	—	—	—	8	. . . .	—	11	4	—	—	40	. . . .	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	durch d. Bruch eines Schalenzughakens	1	1	—	—	—	—	. . . .	—
45	Süd-Norddeutsche	—	—	1	—	—	—	d. Selbstberg. von Wagen	1	2	—	—	—	—	. . . .	—
46	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
47	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
	Fremdländische Bahnen.															
48	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
49	Niederländische Rhein-E.	—	1	1	—	—	4	d. Entzündung von Feuerwerkskörpern, im Reisegepäck	1	8	1	1	1	4	Draisine	1
50	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	d. Verschentzerstellung Seitens eines Dritten	1	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
51	Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	2	—	—	—	. . . .	—

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	307								308	309				
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).													
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Ausfahren d. Züge an Hilfsgeleisen Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- u. Dienstwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.							Anz.		Anzahl.				Anz.
1 Badische	1	—	—	—	—	3	. . . . .	—	4	—	—	—	17	. . . . .
2 Bayerische { a. 1. Okt. b. 31. Dez. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dez. 67	—	—	—	—	—	—	durch Brand . .	1	1	—	—	—	—	. . . . .
	—	—	2	—	1	—	durch Brand . .	3	6	—	—	—	6	. . . . .
3 Braunschweigische	—	—	1	—	3	2	. . . . .	—	6	3	1	4	22	. . . . .
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	4	1	2	25	. . . . .
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
9 Nassauische	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	3	. . . . .
10 Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	—	1	—	—	—	2	. . . . .	—	3	2	—	—	19	. . . . .
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	1	—	—	—	—	klein. Transportwagen
16 Württembergische	3	1	1	1	—	1	. . . . .	—	7	4	1	3	17	. . . . .
II. Privatbahnen														
a) unter Staatsverwaltg.														
17 Bergisch-Märkische	3	2	1	—	1	—	durch Ablaufen .	2	9	7	—	2	27	. . . . .
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	1	—	—	—	1	. . . . .
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß eines Wagens mit einer entgegenkommd. Lokomotive	1	1	—	—	—	1	. . . . .
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
b) in Privatverwaltung.														
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
25 Altona-Kieler	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	1	—	1	1	. . . . .
26 Bayerische Ostbahnen { a. 1. Okt. b. 31. Dez. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dez. 67	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
{ b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
{ c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	2	—	. . . . .	—	3	—	—	—	—	. . . . .
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	—	—	. . . . .	—	3	1	—	8	20	. . . . .

Digitized by Google

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	307 (Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).								308	309						
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:						
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Radbrüche.	f. Verbrennen d. Züge an hier befindl. Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zu-sam-men.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- u. Nebenwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
7	Leipzig-Dresdener	1	1	1	—	—	—	. . . . .	—	3	2	—	—	2	. . . . .	—
8	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
9	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
0	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
1	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
2	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
3	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
4	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
5	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
6	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
7	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
8	Rheinische	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	1	—	—	—	1	. . . . .	—
9	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
0	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
1	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
2	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	Oesterreichische Bahnen.															
3	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
4	Böhmische Westbahn	—	1	—	—	—	2	. . . . .	1	4	1	—	1	2	. . . . .	—
5	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
6	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bejchyhla. c. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
7	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	13	. . . . .	—
8	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
9	Kaiser Ferdinands Nordb.	2	2	—	—	2	—	. . . . .	—	6	4	1	—	47	. . . . .	—
0	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
1	Lemberg-Czernowitzer	2	1	5	—	1	—	d. Ueberfahren von Pferden	1	10	2	2	—	28	. . . . .	—
2	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
3	a. Oesterreichische nördliche	4	5	—	1	5	3	durch Radbruch	1	19	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	10	8	1	—	3	1	. . . . .	—	23	—	—	—	—	. . . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	1	2	—	—	1	—	. . . . .	—	4	—	—	—	—	. . . . .	—
4	a. Südbahn, Oesterreichische	3	—	—	—	—	8	. . . . .	—	11	4	—	—	40	. . . . .	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	durch d. Bruch eines Schalenzughakens	1	1	—	—	—	—	. . . . .	—
5	Süd-Norddeutsche	—	—	1	—	—	—	d. Selbstdurchg. von Wagen	1	2	—	—	—	—	. . . . .	—
6	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
7	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	2	. . . . .	—
	Fremdländische Bahnen.															
8	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
9	Niederländische Rhein-E.	—	1	1	—	—	4	d. Entgleisung von Zerreißwerkstücken, im Neuigkeit (e. Verbrennen d. Stellung Zeltens eines Dritten	1) 1)	8	1	1	1	4	Draisine	1
0	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
1	Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	1	2	—	—	—	. . . . .	—

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	310 a. Rangirten der Züge. Anf.	310 b. sonstige Ursachen. Anf.	311 Zusammen Anfälle.	312 Bei diesen Unfällen (S. 310) wurden unverschuldet: Reisende beich.	312 Reisende get.	313 Bahnbeamte und Arbeiter beich.	313 Bahnbeamte und Arbeiter get.	314 Dritte Personen beich.	314 Dritte Personen get.	315 Zusammen Personen beich.	315 Zusammen Personen get.	316 Verschulden durch Unvorsichtigkeit beim Gebrauch der Verkehrsmittel. Abkürzung d. Dienstes. Eigenes Verschulden. Unglückliche Ursachen. beich.	316 get.	317 Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und a. durch unvorsichtiges oder unvorsichtiges Verlassen d. Fahrzeuges beich.	a. get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagen oder Aufgeben der Züge beich.	b. get.	c. durch unvorsichtiges Betreten oder unbefugtes Ueberschreiten der Geleise beich.	c. get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes beich.	d. get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau, Werkstätten 2c. Betrieb beich.	e. get.
1	Badische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66. / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67.)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	2	3	1	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	1		1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
7	Hannoversche	9		9	—	—	—	—	3	6	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	durch Blitzschlag	2	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	7	5	—	5	2	—	1	—
11	Preuß. Ostbahn	—	beim Aufspringen v. Kuhwagen	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	8	3	1	3	—	1	16	—
12	Saarbrücker	—	d. Zerreißung eines Zugs an beh. Dienstbarkeit	1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
13	Westfälische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—
14	Sächsische östliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2		4	6	—	4	2	—	—	4	2	1	1	—	—	1	—	—	1	3	2	—	—
	II. Privatbahnen																							
	a) unter Staatsverwaltg.																							
17	Bergisch-Märkische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	7	1	2	1	—	—	3
18	Hessische Nordbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1
19	a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	—	—	—	2	—	1
	b. Breslau-Posen Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	—	—
	c. Stargard Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
20	Rhein-Nahe E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
21	Wilhelms Bahn	3		1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Göbnitz-Geraer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	d. Herabfall. ein. eis. Telegraphenstützels	1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																							
24	Alberts-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—	—	—
26	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66. / Ostbahnen v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67.)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	1	—
27	Berlin-Anhaltische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	—	2	—
28	a. Berlin-Hamburger																							
	b. Hamburg-Bergedorfer																		1	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2	—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn 2c.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	1	1	1	9	1	4	—
	b. Hinterpommer.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3		3	6	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—	—
33	Gladbach-Crefelder	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
35	Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1		—	1	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—	7	10	1	1	2	1	—	—

Digitized by Google

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:										
Arbeiter				Dritte Personen															
f.				a.		b.				Zusammen Personen		a.	b.	c.	d.	e.	f.		
durch sonstige Ursachen				durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen						Rangiren der Züge.	Auffahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.		Zusammen
beschädigt				beschädigt		beschädigt				beschädigt	getödtet	Anzahl der Unfälle.						Verl.	Verl.	
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	6	3	5	—	—	3	—	d. Selbstentzünd. d. Ladung		1	9	3
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	4
—	—	—	—	—	—	in selbstmörd. Absicht	1	—	—	2	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	5
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	1	—	—	. . . . .		—	1	6
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	7
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	8
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	9
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	10	10	—	1	—	—	—	. . . . .		—	1	10
beim Schneeräumen	—	3	—	—	—	. . . . .	—	—	32	10	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	11
d. Bind. von Schwellen u.	6	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	12
—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	13
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	14
—	—	—	—	—	—	beim Ueberschreiten der Bahnhofsgeleise	—	1	2	3	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	15
—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	6	5	8	4	—	—	—	. . . . .		—	12	16
Niederwerfen eines Pferdes bei einem Wettgange	—	1	2	1	—	. . . . .	—	—	8	14	—	1	1	1	—	. . . . .		—	3	17
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	2	—	—	3	—	—	. . . . .		—	3	18
—	—	—	2	2	—	. . . . .	—	—	5	15	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	19a
—	—	—	—	—	—	durch Selbstmord	—	1	3	3	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- c
—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	20
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	21
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	22a
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	23a
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	24
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	1	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	25
—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	26
—	—	—	3	—	—	. . . . .	—	—	12	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	27
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	28
—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	7	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	29
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	18	6	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	30a
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	- c
1	—	—	—	—	—	. . . . .	1	—	4	—	—	—	—	--	2	. . . . .		1	3	31
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	32
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	33
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	34
—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	
—	—	—	2	4	—	. . . . .	—	—	13	16	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	310			311	312	313		314	315		316	317 (Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,											
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlasst durch:			Bei diesen Unfällen (S. 310) wurden unverschuldet:							Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und											
	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen des Zuges getödtet	a. durch unvorschriftsmäßiges oder zu schnelles Fahren getödtet		b. durch Unvorsichtigkeit beim Waggonschieren und Rangiren der Züge getödtet		c. durch unvorschriftsmäßiges Betreten oder unbefugtes Ueberschreiten des Geleises getödtet		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes getödtet		e. durch sonstige Fahrlässigkeit des Bahnbeamten u. Arbeiter getödtet	
	Anl.		Anl.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
37 Leipzig-Dresdener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	1	3	1	3
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamdg.)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	b Zerbrechen von Arbeitsmaschinen	2	2	—	2	—	—	2	—	—	—	3	—	4	—	—	—	4	—	4	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	6	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—
42 Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
43 Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	2	. . . . .	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	15	d Verschiedene Ursachen 1 b. Aufs. v. Abkd. v. Gütern 2	18	—	—	8	7	1	2	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	1
50 Taunus-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
b. Werra-E.	1	. . . . .	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																						
53 Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	durch Herabfallen eines Koffers auf die Strecke	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rositzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtiehrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weltrubka c. Pferde-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig B.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
58 Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	e. Umsturz eines Wag.	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1	1	3	2	2	2	1
60 Kaiserin Elisabeth a. exkom. Bahn b. Pferde Bahn	2	. . . . .	—	2	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs Fünfkirchener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	f Herabfallen eines Steines von einer Bergleite	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	7	5	—	1	4	3	3	—
b. Oesterreichische südestliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	3	—	—	5	2	—	—
c. Wien-Neu-Szönner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	1	3	3	1	2	1
b. Tiroler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
67 Turnau-Kralup-Prager	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																						
68 Antlik-Mastrubier	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

317					318					319		320								321	
auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																					
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen												Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									
Arbeiter			Dritte Personen																		
f.			a.		b.							a.	b.	c.	d.	e.	f.				
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Gleise		durch sonstige Ursachen					Zusammen Personen		Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.			Zusammen	
												Anzahl der Unfälle.									
	besch.	ger.	besch.	ger.		besch.	ger.	besch.	ger.	besch.	ger.								Unf.	Unf.	
	—	—	—	—		—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—			—	—	37
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	38
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	39
	—	—	1	—		—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—			—	—	40
	—	—	—	—	d. Unvorsichtigkeit bei Hülfeleistung beim Wagenschieben	1	—	—	—	10	2	—	—	—	—	—			—	—	41a
	—	—	—	—		—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	42
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	43
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	44
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	45
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	46
	—	—	—	1		—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—			—	—	47a
	—	—	—	—		—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- c
	—	—	2	—		—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—			—	—	48
	—	—	—	—		—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—			—	—	49
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	50
	—	—	—	—		—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—			—	—	51a
	—	—	—	1		—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	52
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	53
	—	—	—	1		—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	54
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	55
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—			—	2	56a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- bc
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			—	—	57
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	58
	—	—	—	—		—	—	—	—	7	7	2	4	8	1	3	d. Zusammenstoß der Züge 3 d. Streifung der Maschinen 2		23	59
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	60a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
durch Blitzschlag	—	1	—	—		—	—	—	—	2	1	3	1	3	1	1			2	11	61
	—	—	—	—		—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—			—	—	62
	3	—	2	—	d. Herabstürz. v. Säcken	2	—	—	—	21	9	10	5	7	—	2			1	25	63a
	1	3	1	3	desgleichen	1	1	—	—	14	14	12	5	10	1	1			3	32	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	2	1	1	1	1	—	—			—	3	- c
	—	—	1	2		—	—	—	—	14	7	3	10	3	3	—	durch Glatteis		1	20	64a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	1	1	1	1	—	1	—			—	3	65
	—	—	—	—	d. Herabfall. v. Wagen	2	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—			—	—	66
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	67
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	68
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	69
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	9[a]	—	—			—	9	70a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	3[a]	—	—			—	3	- b
	—	—	—	1		—	—	—	—	1	2	2	1	—	2	—			—	5	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last-, Dienst- und Postwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	323 von … bis Ende 1866.	324 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	326 b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.										
1	Badische	—	—	—	—	—	1840	11	6	2	—	190	s. 327a	—	1	—	—
2	Bayerische (v. 1. Okt. bis 31. Dezbr. 67) (v. 1. Jan. bis 31. Dezbr. 67)	—	—	—	—	—	1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	s. 327a	193*	s. 327a	3	5	—	—
3	Braunschweigische	—	—	4	13	—	1857	3	2	1	—	11	6	—	1	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	1846	—	5	3	—	21	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	1847	7	11	7	—	110	—	1	4	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	1	14	19	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1862	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	2	—	1850	15	2	5	—	100	—	1	1	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	1854	11	2	1	—	3	—	1	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	1852	4	4	—	—	6	32	—	—	—	—
13	Westfälische	3	—	4	23	—	1850	2	2	5	—	15	2	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1847	1	11	9	—	21	—	—	1	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1843	1	17	3	—	52	—	—	—	—	—
16	Württembergische	13	—	1	8	—	1854	9	12	3	—	38	—	—	2	—	—
	II. Privatbahnen																
	a) unter Staatsverwaltg.																
17	Bergisch-Märkische	1	—	—	17	—	1841	7	6	14	—	83	1	4	—	1	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	2	3	—	1848	—	2	—	3	3	12	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	1842	17	1	—	—	108	2	—	1	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	3	1	6	—	33	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Okt. bis 31. Dezbr. 67) (v. 1. Jan. bis 31. Dezbr. 67)	—	—	—	—	—	1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	—	—	—	—	—	1856	12	3	—	1	12	1	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn etc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	—	—	—	—	—	1852	5	—	3	—	17	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1852	5	—	—	—	59	—	2	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1848	5	—	1	—	2	6	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	1860	2	1	—	—	1	2	—	1	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	1846	3	11	1	2	80	32	—	1	—	—

Digitized by Google

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1867 a. bei ige- nen Lastwagen. Brüche.	1867 b. bei frem- den	Zu- sammen bis Ende 1867 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achs- brüche (Kol. 332) haben stattgefun- den in einem Zeitraume von Jahren:	Durch- schnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
1	—	211	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" in der Nabe	27	7,81	1
4	—	205	„ Lastwagen	23	8,91	2
1	4	29	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen. Dimensionen 3⅞—4¼" .	11	2,64	3
—	—	—	. . . . .	—	—	4
2	—	31	bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchst.) 3" 8"' stark waren	22	1,41	5
—	—	—	. . . . .	—	—	6
—	—	140	bei Güterwagen-Achsen	20	7,0	7
—	2	44	„ Achsen unter 4½" Stärke	18	2,44	8
—	1	4	. . . . .	6	0,67	9
1	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	18	6,94	10
4	—	22	„ eisernen, 4¼" in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	14	1,57	11
—	—	46	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	16	2,87	12
—	2	28	„ 4räder. offenen Güterwagen v. 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eis. Bündelachsen von 4" Stärke	17	1,65	13
—	—	43	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3⅞" Durchmesser	21	2,05	14
—	4	77	bei 4rädrigen Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 3⅝" Stärke in der Nabe und bei Tendern mit Bündelachsen von Eisen, von 4—4½" Stärke in der Nabe	25	3,08	15
—	2	66	bei Lastwagen-Achsen	13	5,07	16
13	1	130	bei 4rädr. Güterwagen. Von den im Jahre 1867 gebrochenen Achsen waren 11 aus ungehärtetem Guß- stahl, 5 aus Patentbündel-Eisen, 2 aus gewöhnlichem Schmiedeeisen und 1 aus Feinkorneisen. . .	27	4,81	17
—	1	21	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke	20	1,05	18
1	—	130	„ 6rädrigen mit engl. Patent-Achsen versehenen Lastwagen von 3¾" Durchm. an der Nabe	26	5,0	19ab
1	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2¾—3½" Durchmesser	19	0,37	- c
—	—	5	„ Lastwagen-Achsen	7	0,71	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞—4" Durchmesser	22	0,73	21
—	—	—	. . . . .	—	—	22a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	10	bei eis. Tenderachsen von 3½—3⅞" u. bei dgl. Güterwagen-Achsen v. 3¾—4¼" Durchm.	19	0,53	23a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	39	bei Kohlenwagen-Achsen aus Walzeisen von 3½" Durchmesser	13	3,0	24
—	—	43	„ 6räder. Personenwag. u. bei 4-, 6- u. 8räder. Güterwag. mit Achsen von 3⅝—4" Durchm. u. kurzen Naben	24	1,79	25
—	—	5	„ Güterwagen	9	0,55	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞" Durchmesser	27	2,59	27
—	2	87*	„ 4- u. 6rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	20	4,35	28
—	—	29	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen mit Patent-Bündelachsen	12	2,41	29
—	—	25	„ Lokomotiv-Krummachsen u. eis. Patent-Bündelachsen v. 3⅛—3⅞" Durchm. in der Nabe unter Güterwagen	16	1,56	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
1	—	67	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3¼" Stärke in der Nabe	16	4,19	31
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	19	0,74	32
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	8	bei Lastwagen-Achsen	8	1,0	34
—	—	—	. . . . .	—	—	35
37	3	170	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit und bei eisernen Achsen an 4rädrigen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit	22	7,73	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven	b. Tender	c. Personenwagen	d. Last- (u. Reise-) wagen	e. sonstige Fahrzeuge	323 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren von … bis Ende 1866.	324 bei Lokomotiven	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	326 b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.					Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Ach-			
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	1849	8	5	3	—	40	—	1	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	1851	—	—	3	—	31	2	1	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	1854	9	1	1	—	4	5	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	1859	—	2	—	—	46	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	—	—	—	—	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	1840	19	4	6	—	25	1	—	—	1	—
51	a. Thüringische	—	—	—	—	—	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.																
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rositzer	—	—	—	—	—	1856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weshpka, c. Pferde-Bahn)	—	—	—	3	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	1859	—	4	—	—	12	1	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	10	3	1	49	—	1857	18	58	11	—	237	31	—	7	—	—
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	1859	—	16	—	—	11	3	—	12	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	4	—	1866	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	1856	15	44	3	1	95	10	—	6	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	1856	4	11	5	—	158	13	1	3	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	1856	2	2	2	—	51	—	—	1	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	2	—	3	54	—	1860	38	42	3	5	112	5	3	13	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	1866	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	5	—	1859	7	—	—	—	3	1	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1858	—	1	1	—	7	9	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.																
68	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	1855	22	—	—	—	14	3	7	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	10	21	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—

Digitized by Google

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1867 a. bei eigenen Lastwagen-brüche.	1867 b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1867 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	57	bei Lastwagen	19	3,0	37
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3" Durchm. u. an den Kurbelachsen der Maschinen	32	0,38	38
1	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl von 3¼" Durchmesser . . .	16	2,38	39
—	1	21	„ Lokomotiv-Achsen	14	1,50	40
—	1	9	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅝" Durchmesser	13	0,69	41a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ und 3½" Durchmesser in der Nabe . . .	19	0,47	- b
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" (engl.) Durchmesser	21	1,0	42
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3¼" Stärke	20	0,05	43
—	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3½—3¾" starken Patent-Bündelachsen	21	0,66	44
—	—	—	. . . . .	—	—	45
—	—	—	. . . . .	—	—	46
2	—	50	bei Kohlen- und Güterwagen	9	5,55	47a
—	—	1	„ Kohlenwagen	5	0,20	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	26	bei Krummachsen der Lokomotiven und bei 3½" starken eisernen Achsen der Lastwagen	18	1,44	48
—	—	1	„ einer Tender-Achse	2	0,50	49
—	—	56	„ Kurbelachsen der Maschinen und bei eisernen Lastwagen-Achsen von 3¾" Nabenstärke	28	2,0	50
—	—	86	„ Güterwagen mit Bündelachsen von 3⅞" Stärke	21	4,10	51a
—	1	4	„ Lastwagen-Achsen	9	0,44	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	52
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	9	0,22	53
—	—	—	. . . . .	—	—	54
—	1	1	bei Kohlenwagen, deren Stummel 2 11/16" Stärke in der Nabe hatten	12	0,08	55
—	—	2	„ Kohlenwagen mit Hohlachsen	5	0,40	56a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	18	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke . . .	9	2,0	57
—	—	2	„ Kohlenwagen	8	0,25	58
22	1	385	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen von 2" 5‴ — 3" 1‴ Stärke	11	35,0	59
3	1	46	„ schmiedeeisernen Tender-Achsen von 5" Stärke	9	5,11	60a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	3	bei Tender-Achsen	1	3,0	61
—	—	—	. . . . .	—	—	62
26	—	200	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen	12	16,67	63a
13	3	211	„ „ „ „ „ „	12	17,58	- b
5	1	64	„ „ „ „ „ „	12	5,33	- c
2	—	223	„ Lastwagen	8	27,88	64a
—	—	1	„ einer Personenzugs-Maschine. Stärke d. Achsen in d. Nabe 7"3‴, im Lagerhals 5"3‴. Material Feinkorneisen	2	0,50	- b
—	—	11	„ Lokomotiv-Achsen	9	1,22	65
—	1	19	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren, zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 4⅞" Durchmesser hatten	10	1,90	66
—	—	—	. . . . .	—	—	67
—	—	—	. . . . .	—	—	68
1	—	47	bei Lastwagen	13	3,61	69
1	—	5	„ Tender- und Personenwagen-Achsen	2	2,5	70a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	3	bei Lokomotiv-Achsen	1	3,0	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344					345
	III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867.									
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1867		Zusammen bis Ende 1867.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:									Dauer der Unterbrechung
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbaßgen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbaßgen.			Einsturz von Brückenbögen.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.					
	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.			Schiffpfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.									Tage.
1 Badische	—	42	—	16	58	23,5	—	—	—	—						—
2 Bayerische	—	200	—	9	209	15,5—22,9	—	—	—	—						—
3 Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—						—
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—						17
7 Hannoversche	—	113	—	10	123	20—22	—	—	—	—						—
8 Main-Weser	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	1						1½
9 Nassauische	—	1	—	—	1	22,13	—	—	—	—						—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	317	—	18	335	20,6—22,9	—	—	1	—						1
11 Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—						—
12 Saarbrücker	14	11	—	5	30	22—23	—	—	—	—						—
13 Westfälische	64	Kol. 336a.	6	Kol. 337a.	70	18,7—23	—	—	—	—						—
14 Sächsische östliche	—	153	—	—	153	15,91; 17,15; 18,56	—	—	—	—						—
15 Sächsische westliche	29	107	—	4	140	16,73—17,48	—	—	—	—						—
16 Württembergische	—	2*	—	—	2	18,25	—	—	—	—						—
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.																
17 Bergisch-Märkische	128	23	1	7	159	22,75	—	—	—	2						17
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
19 a. Oberschlesische	17	38	10	—	55	14—23,7	—	—	—	—						—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	4	—	—	4	20,57	—	—	—	—						—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
20 Rhein-Nahe-E.	—	3	—	1	4	22—23	—	—	—	—						—
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	4	4	20,5	—	—	—	—						—
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
23 a. Löbau-Zittauer	—	4	—	—	4	18,56	—	—	—	—						—
b. Zittau-Reichenberger	—	1	—	1	2	18,5	—	—	—	—						—
b) in Privatverwaltung.																
24 Alberts-Bahn	—	—	—	1	1	17,5	—	—	—	—						—
25 Altona-Kieler	—	17	—	8	25	17,9 u. 20	—	—	—	—						—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
27 Berlin-Anhaltische	27	37	1	14	79	19,5 u. 22,9	—	—	—	—						—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
b. Hamburg-Bergedorfer																
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	55	1	2	—	58	17,5—20	—	—	—	—						—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	40	—	2	42	(15, 18½, 21, 22½ u. 23)	—	—	—	—						—
b. Hinterpommer.	—	100	—	25	125	15 u. 22½	—	—	—	—						—
c. Vorpommersche	—	—	—	1	1	23	—	—	—	—						—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—						—
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	205	—	37	243	21—23	—	—	—	—						—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	336		337		338	339	340	341	342	343	344					345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867.									
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1867		Zusammen bis Ende 1867.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:									Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.					
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.									Tage.
37	Leipzig-Dresdener	—	47*	—	8	55	—	—	—	—	—						—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—						—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	1	—						1
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2	—	2	—	4	21	—	—	—	—						—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—						—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
42	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,81	—	—	—	—						—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	12	—	—	12	17 resp. 20	—	—	—	—						—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
48	Rheinische	—	10*	—	6	16	23	—	1	—	1*	durch Eisgang				1*	1, resp. 9*
49	Schleswigsche	—	5	—	1	6	19,80	—	—	2	—						—
50	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—						—
51	a. Thüringische	—	62	—	9	71	17—20	—	—	—	—						—
	b. Werra-E.	—	—	1	—	1	22	—	—	—	—						—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—						1
	Oesterreichische Bahnen.																
53	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	20	—	—	—	—						—
54	Böhmische Westbahn	—	7	—	5	12	22,4	—	—	—	—						—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
56	Buschtehrader	a. Kralup-Aladno. b. Prag-Weipohrta c. Pferde-Bahn	—	2	—	—	2	22,4	—	—	—	—						—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1						28
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	9	—	5	832	19,3	—	—	—	—						—
60	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn	—	45	—	61	106	22,40	—	—	—	—						—
		b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1						2
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	n. not.	n. not.	—	—	—	—	—	1	2	1						—
	b. Tiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	1	—						2*
65	Süd-Norddeutsche	—	10	—	7	17	22,6	—	—	1	—						—
66	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	5	—						6
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	1	18,0	—	—	—	—						—
	Fremdländische Bahnen.																
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—

Digitized by Google

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1864 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
	Einnahme pro 1867.							Pensionen	
	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	— *	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	489 909	24 909	43 129	14 289	—	14 161	96 488	22 052	16 452
3 Braunschweigische	102 510	3702	21 327	—	2466	—	27 495	395	1317
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	10 184	427	—	286	—	1639	2352	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	33 417	1378	5325	3000	414	185	10 302	419	164
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	446 695	20 334	49 556	8787	—	2802	81 569	13 177	12 543
11 Preuß. Ostbahn	413 395	19 638	30 883	13 080	in Kol. 351	79 718	143 319	2313	4094
12 Saarbrücker	85 123	3809	11 269	2233	539	67	17 917	1601	896
13 Westfälische	173 513	7340	12 173	4000	2774	116	26 403	1704	1501
14 Sächsische östliche	343 612	14 211	21 213	10 778	202	3547	49 951	2152	8638
15 Sächsische westliche									
16 Württembergische	212 703	10 331	19 829	5714	2172	3188	41 234	2091	1785
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	482 903*	21 325	62 759	8712	8098	5861	106 755	5600	8317
	83 692	3721	6527	3630	1113	—	14 991	1034	—
18 Hessische Nordbahn	119 459	5185	4996	4084	—	2861	17 126	1024	2491
19 a. Oberschlesische	372 433	17 690	29 584	7620	—	913	55 807	10 919	12 878
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	98 450	4509	6055	3300	533	84	14 481	2328	2303
20 Rhein-Nahe-E.	61 672*	2872	6711	2425	411	823	13 242	616	511
	9709	456	1150	809	99	—	2514	—	—
21 Wilhelms-Bahn	110 983	4820	5021	3000	2837	99	15 777	1371	1980
22 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	5309	324	664	700	—	539	2227	—	—
25 Altona-Kieler	88 384	4863	4213	2000	—	3014	14 090	1957	3869
26 Bayerische Ostbahnen	230 775	16 182	21 780	30 238	—	5112	73 312	776	3581
27 Berlin-Anhaltische	283 534	12 114	19 102	6000	1130	573	38 919	10 052	2763
28 a. Berlin-Hamburger	363 049	16 708	12 032	7500	1248	2983	40 471	3914	6713
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	68 253	2861	7329	2500 / 141*	183	10	13 024	9584	2815
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn rc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche d. Stettin-Starg.	296 360	14 196	24 099	14 426	4165	532	57 418	4170	4852
	19 400	840	902	600	17	47	2186	878	35
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	95 993	4258	7993	4000	332	1227	17 810	2623	2582
32 Frankfurt-Hanauer	25 837	1171	1200	857	—	92	3320	100	611
33 Glückstadt-Elmshorner	5894	250	464	182	73	168	1137	61	117
34 Hessische Ludwigs-E.	90 029	5597	8245	4571	11 083	532	30 028	in Kol. 353b	1945
35 Homburger	3389	176	419	286	—	263	1144	—	—
36 Main-Minedener (u. Gießener)	447 114	21 719	29 705	9184	1042	14 901	76 551	5259	650

Digitized by Google

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.							Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 353b	8196	1264	—	11 440	39 061	98 465	**487 932**	ca. 6000	165	501	in Kol. 363b	74	2
614	6536*	—	—	3904	—	12 766	**117 239**	5332	12	84	52	1267	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	393	—	—	—	—	393	**12 143**	—	—	—	—	25	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
in Kol. 353b	—	384	—	—	—	967	**42 752**	580	4	4	7	—	9
6159	—	4500	—	—	603	36 982	**491 282**	2747	149	273	362	—	10
3340	572	2792	in Kol. 359	in Kol. 359	83 845	96 956	**459 758**	2192	42	107	237	26	11
1222	20	2353	—	—	7	6099	**96 941**	745	11	18	57	4	12
2030	—	968	—	—	22	6225	**193 691**	903	31	45	121	—	13
424	103	11 015	—	—	108	22 440	**371 123**	ca. 3300	41	233	50	3	14 15
463	1856	1030	—	6	68	7299	**246 638**	2014	26	61	86	68	16
6351	169	3510	—	—	91	24 038	**365 620**	3398	52	137	338	4	17
—	—	275	—	—	4	1313	**97 370**	277	6	—	—	—	
Kol. 353b	—	59	—	—	—	3574	**133 011**	474	14	62	in Kol. 363b	5	18
3963	148	1313	10564	—	—	39 785	**388 455**	1944	100	204	320	1	19a u. b
844	133	164	—	—	370	6142	**106 789**	361	23	46	58	6	- c
487	—	2165	—	—	20	3799	**71 115**	397	8	14	31	—	20
—	—	102	—	—	—	102	**12 121**	119	—	—	—	—	
Kol. 353b	6	467	288	—	114	4226	**122 534**	427	19	34	63	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	16	—	—	3	19	**7517**	150	—	—	—	—	24
91	—	—	—	517	46	6480	**93 994***	817	24	90	5	—	25
Kol. 353b	60	361	—	—	—	4778	**299 309**	1865	9	52	in Kol. 363b	1	26
61	24	183	—	1190	605	14 878	**307 575**	1206	87	68	4	93	27
450	—	12	—	—	193	11 282	**392 238**	1417	53	151	22	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	3590	—	320	—	16 309	**61 968**	893	105	71	13	—	29
—	—	189	—	—	100	9311	**344 467**	1469	31	65	—	—	30a b. c
87	—	222	—	—	30	1252	**20 634**	63	10	1	9	—	- d
el. 353b	88	526	—	—	516	6335	**107 468**	850	38	66	74	—	31
—	—	—	—	—	—	711	**28 446**	144	2	15	2	—	32
—	—	30	—	—	193*	401	**6630**	57	1	6	—	—	33
el. 353b	—	—	—	—	—	1945	**118 112**	728	6	33	16	—	34
—	—	—	—	—	—	—	**4533**	54	—	—	—	—	35
89	16001	—	—	—	6816	28 815	**494 850**	3590	109	34	11	1587	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	346	347	348	349	350	351	352	353	
			Einnahme pro 1867.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	158 858	8091	7878	—	—	5858	21 827	2865	7730
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4233	187	—	571	19	6	783	—*	—
39	Lübeck-Büchener (n. Hamb.)	29 931	1256	2098	—	—	814	4168	L. Rel. 3536	318
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	136 462	7865	6995	1000	—	2633	18 493	11 125	5686
41	a. Magdeburg-Halberstädter	65 655	4716	8725	—	—	3440	16 881	5001	1759
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	85 044	3802	2593	600	—	1385	8380	729	1030
42	Mecklenburgische	75 757	3157	3824	836	—	2026	9843	—	419
43	Neisse-Brieger	21 342	844	757	1000	473	32	3106	280	358
44	Niederschlesische Zweigbahn	36 496	1525	1473	1000	160	106	4264	385	272
45	Oppeln-Tarnowitzer	22 313	971	2197	456	549	86	4259	208	165
46	Ostpreußische Südbahn	5298	403	3723	1780	—	41	5947	—	121
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	165 432	11 746	12 765	17 143	—	662	42 316	L. Rel. 3536	7060
48	Rheinische	249 237	13 167	35 573	11 680	—	12 400	72 820	3074	3557
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	46 154	1918	1640	2857	—	792	7207	5780	L. Rel. 3536
51	a. Thüringische	252 536	10 599	9255	6000	3572	1105	30 531	4746	3171
	b. Werra-E.	53 483	2496	3232	2400	97	263	8488	132	309
52	Tilsit-Insterburger	3163	163	827	710	1	19	1720	—	—
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	27 399	2014	1274	521	32	—	3841	—	—
54	Böhmische Westbahn	31 483	2078	4682	—	—	220	6980	—	1146
55	Brünn-Rossitzer	5343*	225	1313	1312	—	—	2850	—	—
56	Buschtehrader (a. Kralup-Aladno, b. Prag-Weltrus, c. Pferde-Bahn)	41 605	3540	1065	905	—	—	5510	1699	1393
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	210 993	12 913	14 723	6667	—	533	34 836	933	70
58	Graz-Köflacher	8763	470	1061	667	87	8	2293	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 034 185	53 271	36 280	23 333	—	1926	114 910	30 096	23 892
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	297 131	16 154	19 786	9893	8146	575	54 554	490	1142
61	Lemberg-Czernowitzer	—	129	8948	5333	—	180	14 590	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	1 164 774	70 083	47 812	26 589	3660	2864	151 008	24 317	13 608
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	546 498	22 517	32 180	21 746	—	—	518	76 961	6715
65	Süd-Norddeutsche	57 678*	3497	4011	—	1000	—	8508	1433	531
66	Theiß-Bahn	192 755	10 393	13 028	—	3658	190	27 269	—	1338
67	Turnau-Kralup-Prager	4616	117	3396	1511	—	178	5202	—	—
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Maestrichter	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	37 123*	1809	—	—	—	17 085	18 894	—	—
70	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	145 711	7258	14 251	5514	18 568	2105	47 696	—	3144
71	Niederländische Staats-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

354	353	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.									Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
557	158	50	—	—	6	11 366	**169 319**	626	25	137	42	3	37
—	—*	—	10	—	—	10	**5006**	—	—	—	—	—	38
—	—	—	39	—	12	369	**33 730**	284	1	7	—	—	39
—*	—	8	—	—	147	16 966	**137 989**	704	107	94	—	—	40
in Kol. 353b	—	—	—	115	6	6881	**75 655**	670	51	31	in Kol. 363b	—	41a
" " 353b	—	—	—	—	2	1770	**91 654**	296	11	17	" " 363b	—	- b
121	—	—	—	—	25	565	**85 035**	126	—	8	2	—	42
28	—	46	—	—	11	723	**23 725**	92	6	9	5	—	43
65	—	88	—	—	6	816	**39 944**	165	5	8	8	—	44
122	—	31	25	—	1	552	**26 020**	176	4	5	14	—	45
—	—	110	—	—	3	234	**11 011**	260	—	1	—	—	46
in Kol. 353b	200	—	—	—	44	7334	**200 414**	1149	17	80	151	12	47
494	1025	477	—	11 212	119	19 958	**302 099**	2421	58	103	67	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	5780	**47 581**	177	23	37	4	—	50
118	—	377	—	—	125	8537	**274 530**	927	45	60	10	—	51a
—	—	21	—	—	151	613	**61 358**	394	2	10	—	—	- b
—	—	342	—	—	—	342	**4541**	86	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	**31 240**	80	—	—	—	—	53
69	266	165	—	—	—	1646	**36 817**	319	—	4	2	6	54
—	—	—	—	—	8	8	**8185**	36	—	—	—	—	55
660	—	—	294	—	—	4046	**43 069**	169	27	5	48	—	56
—	372	624	—	—	429	3066	**242 763**	754	1	6	—	6	57
—	—	28	30	—	—	58	**10 998**	49	—	—	—	—	58
2114	—	2445	1711	—	—	60 258	**1 088 837**	2029	100	267	26	—	59
80	260	188	639	—	—	2799	**348 886**	981	1	10	2	3	60
—	—	—	—	—	78	78	**14 512**	755	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
523	232	2163	—	1865	386	43 184	**1 272 598**	1439	84	97	11	1	63
2885	914	—	5342	—	—	15 856	**607 603***	1072	26	23	55	—	64
—	106	—	—	—	—	2070	**64 116**	386	3	2	—	3	65
—	376	742	—	—	—	2456	**217 568**	726	—	6	—	6	66
—	400	31	228*	627	—	1286	**8532**	355	—	—	—	1	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	4255	—	—	—	—	4255	**51 762**	—	—	—	—	23	69
582	—	1689	—	—	533	5948	**187 459**	1118	8	36	—	8	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1867.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,03 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen (nur zum Gütertransport)	0,29 „
	und die am 10. August 1867 eröffnete Strecke von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,18 „
b)	von Heidelberg über Mosbach und Lauda nach Würzburg	21,13 „
c)	die am 10. Oktober 1867 eröffnete Zweigbahn von Lauda nach Hochhausen . .	1,66 „
d)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17 „
e)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) .	1,29 „
f)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56 „
g)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,35 „
h)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40 „
i)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42 „
k)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95 „
l)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23 „
m)	„ Radolfzell nach Stockach, eröffnet am 20. Juli 1867	2,31 „
n)	„ Singen nach Engen	1,93 „
	zusammen	99,47 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken ad 2a, c und m . . . . . 96,89 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 3 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg . 3,26 Meilen, gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

Digitized by Google

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Auf der Strecke von Wilferdingen nach Pforzheim (1,84 Meilen) wurde das zweite Geleise gelegt.
2. Bei Mannheim wurde eine stehende **Brücke** über den Rhein und bei Stockach ein Tunnel durch den Brandbühl erbaut.
3. **Stationsbauten.** Am Rheinhafen zu Mannheim wurden zwei größere Fruchtlagerschuppen, in Bruchsal ein neues Maschinenhaus, im Hauptbahnhofe zu Carlsruhe zwei Pavillongebäude und in Kehl ein neuer Güterschuppen und ein neues Materialien-Magazin erbaut.

V. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 7 Lokomotiven für Güterzüge, 4 Lokomotiven für Personenzüge, 26 vierrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 48 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 40 vierrädrige Gepäckwagen, 187 vierrädrige offene und 150 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

Umgebaut wurden: 8 Lokomotiven für Personenzüge, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse in Wagen I. u. II. Klasse, 1 vierrädriger Personenwagen in einen Gepäckwagen, 1 vierrädriger und 15 sechsrädrige Gepäckwagen in vierrädrige bedeckte Güterwagen, 1 vierrädriger offener Güterwagen in einen Personenwagen I. u. II. Klasse, 39 vierrädrige offene in bedeckte Güterwagen, 2 vierrädrige bedeckte in offene Güterwagen, 4 sechsrädrige bedeckte Güterwagen in vierrädrige offene und 26 sechsrädrige bedeckte in vierrädrige bedeckte Güterwagen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten.
Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1867 waren noch im Bau begriffen die Strecken:
a) von Meckesheim bis Jartfeld und zur Saline bei Rappenau,
b) = Hochhausen nach Werthheim, c) von Hausach nach Engen, d) von Stockach nach Meßkirch.
Projektirt sind die Strecken von Lauda nach Mergentheim und von Leopoldshöhe bis Hüningen resp. St. Louis.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 11 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphenverwaltung.
10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)
13. Doppelgeleisig waren ult. 1867 die Strecken der

Hauptbahn	von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19 Meilen,
„	„ Heidelberg bis Basel	33,26 „
„	„ Beringen bis Schaffhausen	0,89 „
Zweigbahn	„ Appenweier bis Kehl (Mitte Rheinbrücke)	1,55 „
„	„ Wilferdingen bis Pforzheim	1,84 „
	zusammen	39,13 Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Ende des Jahres 1867 . . . 58119108 Thlr., und zwar 53179495 Thlr. bis Ende 1866 und 4939613 Thlr. für die im Jahre 1867 eröffneten Strecken. Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 4939613 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 2068667 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 85 aufgeführte Summe von 55248162 Thlr.
86. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 58119108 Thlr. berechnet.
122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2145 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.
141. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 18646 Achsmeilen zurückgelegt.
168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.
179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.
196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.
209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.
230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.
346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Rechnungswesen zum Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen umfassen die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Dezember 1867 folgende Linien:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen,

zu übertragen 74,85 Meilen,

Digitized by Google

übertragen 74,85 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . 0,49 „
b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „
(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,89 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:
1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,85 M.,
2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . 4,25 „
b) von Freilassing nach Reichenhall . . . . . 1,96 „

zusammen . . . . . 46,06 „

D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . 11,79 „
nebst der am 1. Oktober 1866 dem Betriebe übergebenen Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . . 2,51 „

E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . . 13,55 „

F. Die am 14. November 1867 eröffnete Strecke von München nach Ingolstadt . . . . . 10,77 „

zusammen 188,86 Meilen.

Hiervon waren verpachtet: 1) von der Ludwigs-Süd-Nordbahn
a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen,
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,
b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . . 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,
c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn
die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Badischen Grenze von. . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

zusammen . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 180,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet: 1) folgende Zweigbahnen:
a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . 6,97 Meilen,
b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . . 3,57 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . . 3,25 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . . 11,30 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger . . . . . 7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:
a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Würtembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . 0,29 „
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . 0,75 „
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge . . 222,21 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen, (4,22 Stunden à 3707 Meter) . 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . 224,29 Meilen.

Für die Jahresperiode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke München-Ingolstadt ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 213,94 Meilen.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 resp. 139 näher bezeichnet.

Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 hat der Pachtzins für die ver-

Digitized by Google

pachteten Strecken 366 689 Fl. (209 537 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1 244 823 Fl. (711 327 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1867 umfaßt daher (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind. Eine genaue Ausscheidung der Betriebs-Resultate war nicht möglich, es sind deshalb annähernde Sätze und Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

85. Diese 87397311 Thlr. waren bis Ende 1866 verwendet.

Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger	514 287	Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000	„
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571	„
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000	„
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer	885 714	„
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428	„
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000	„
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857	„
zusammen für 40,45 Meilen	11 342 857	Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243	„
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg	1 424 257	„
c) „ „ „ „ Liefersfelden bis Kufstein	463 973	„
zusammen	13 548 330	Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . . 91 134 998 Thlr.
Hiervon ist der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand von . . . . . 4 125 304 „
für die von ihnen gepachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) in Abzug zu bringen, so daß verbleiben . . . . . 87 009 694 „
Diese . . . 100 558 024 Thlr.
repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen 224,99 Meilen.

86. Diesen Durchschnittsberechnungen liegen 177,59 resp. 188,36 Meilen (siehe ad II. A — E dieses Berichts) zu Grunde.

104a. Hierin sind 152 „Trollwagen" enthalten.

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 150 „ „ „ „ „ 3,86 „ „ „ „ „ . . 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,93 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . . . . 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) enthalten.

120. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Es wurden Fahrten gemacht	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
regelmäßige	28 631	111 802
Extra-	—	2 723
Hülfs-	2 036	7 926
Probe-	—	180
Material-	415	1 663
Vorspann-	7 150	28 601
zusammen	38 232	152 931

Digitized by Google

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf, ungemischt.	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
Bei Nutzmeilen	3889	15556
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 19848	79392
netto	„ 17114	68456
pro Nutzmeile brutto	Z.-Pfd. 510,26	
netto	„ 440,06	

b) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 0,595 Klafter Stichtorf.

Bei Nutzmeilen	28821	115284
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 10393	41572
netto	„ 8973	35892

c) Preßtorf, gemischt mit Kohlen.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 2,376 Z.-Ctr. Kohlen.

Bei Nutzmeilen	8032	32328
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 12531	50124
netto	„ 10789	43156

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, beziehungsweise die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. Hierin sind auch die Wittwen- und Waisenfondsbeiträge ꝛc. (zus. 7697 Fl.) und die Einnahmen aus dem Bestande der Vorjahre (245422 Fl.) enthalten.

220. Werden die vorstehend aufgeführten Summen von den Gesammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieselben

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	2973696 Thlr.	11894782 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	13929 „	55340 „
„ Kilometer	1849 „	7347 „
„ Nutzmeile	10,09 „	10,09 „

248. Hierin sind die Beleuchtungskosten der Betriebs-Lokale enthalten.

264. Außerdem sind noch zu Bahnerweiterungen und Vermehrung der Betriebsmittel 735755 Thlr. (147151 u. 588604 Thlr.) ausgegeben worden. Einschließlich dieser Summen würden die Gesammt-Ausgaben für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866 . . . 1727932 Thlr. und für das Jahr 1867 . . . 6911728 Thlr. betragen haben.

Die reinen Betriebs-Ausgaben, welche sich ergeben, wenn die vorstehend aufgeführten, sowie die auf den Bestand der Vorjahre geleisteten Ausgaben und die Pachtzinse der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken (siehe Kol. 263) von der vorgenannten Gesammt-Summe in Abzug gebracht werden, betragen:

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1389419 Thlr.	5557678 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	6508 „	25856 „
„ Kilometer	864 „	3433 „
„ Nutzmeile	4,79 „	4,79 „

268a. u. c. Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 beträgt die Einnahme mit Ausschluß der auf den Bestand der Vorjahre vereinnahmten Beträge (siehe Erläuterung zu Kol. 219) . . . . . 26019839 Fl. = 14868479 Thlr.

Die Ausgaben, mit Ausschluß des Zinses und der Amortisationsbeträge der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, der auf den Bestand der Vorjahre u. s. w. verausgabten Beträge (siehe Erläuterung zu Kol. 264) betragen . . . . . 12157422 „ = 6947098 „

Es ergiebt sich alsdann ein Reinertrag von . . . . . 13862417 Fl. = 7921381 Thlr.

und zwar:	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1584277 Thlr.	6337104 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	7421 „	29484 „
„ Kilometer	985 „	3914 „

Die Strecke München-Ingolstadt war nur 1⅞ Monate im Betriebe, es reducirt sich deshalb das Anlage-Kapital der im Betriebe der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Bahnen auf 177308966 Fl. = 101333695 Thlr., so daß eine Verzinsung desselben zu 7,81 Proc. stattgefunden hat, wie hier angegeben.

Für den Zeitraum von 12 Monaten würde dieselbe 6,24 Proc. ergeben.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . . . 224,29 Meilen überhaupt und 214,94 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . . . 213,48 „ „ „ „ 210,53 „ „ „ „

im Jahre 1867 mehr . . 10,81 Meilen überhaupt und 4,41 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

292. Wie in der Erläuterung zu Kol. 264 angegeben, betragen die Brutto-Ausgaben 6911728 Thlr., welche dieser Vergleichung (correspondirend mit dem Vorjahre) zu Grunde gelegt sind.

Digitized by Google

6. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel“ verwaltet.

Außerdem leitet die genannte Direktion seit dem 1. April 1867 den Betrieb der Hessischen Nordbahn (früheren Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn).

II. **Bahngebiet.** Von der Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken:

Bebra-Hersfeld von	1,8 Meilen am	22. Januar 1866,
Hersfeld-Fulda von	5,7 „ „	1. Oktober 1866,
Hanau-Wächtersbach von	4,3 „ „	1. Mai 1867.

Es waren mithin ult. 1867 im Betriebe . . . . . 11,8 Meilen, welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke einen mittleren Jahresdurchschnitt von . . 10,4 Meilen ergeben.

Von den ult. 1867 noch im Bau begriffenen Strecken wurden eröffnet: Wächtersbach-Steinau (1,8 M.) und Fulda-Neuhof (1,8 M.) am 1. Juli 1868, die Strecke Steinau-Neuhof (3,9 M.) dagegen am 15. Dezember 1868.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14b. Wie ad II dieses Berichts angeführt, wurde die letzte Strecke der Bahn erst im Jahre 1868 eröffnet.

76—85. Das verwendete Anlage-Kapital kann erst nach Beendigung des Baues der ganzen Linie angegeben werden.

268. Dieser Procentsatz kann nicht angegeben werden, weil die Höhe des verwendeten Anlage-Kapitals noch nicht feststeht.

285. Es waren im Betriebe:

im Jahre 1867 . . .	11,8	Meilen überhaupt und	10,4 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . .	7,5	„ „ „	3,19 „ „ „ „ „
im Jahre 1867 mehr	4,3	Meilen überhaupt und	7,29 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die ersten Strecken der Bahn im Jahre 1866 nur 11 resp. 3 Monate (siehe oben ad II) im Betriebe waren.

7. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	13,35	Meilen,
2) Löhne-Osnabrück 6,34 Meilen und Westfälische Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zusammen	24,14	„
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebst der Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf 2,13 M., zusammen	22,62	„
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,64 M. nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 M., zusammen	22,43	„
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel 22,09 M. mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte 4,44 M., zusammen	26,92	„
6) die Zweigbahn Goslar-Vienenburg von 1,72 M., deren Betrieb von der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung in der Weise übernommen ist, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält;		
7) die am 1. August 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn Göttingen-Arenshausen . . .	2,67	„
zusammen	112,34	Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.		
b) von Minden bis Löhne (von der Hannoverschen Verwaltung nur mitbenutzt) . . 2,75 „	3,32	„
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft;		
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen	6,95	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.		
Mithin Gesammt-Betriebslänge	122,61	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Göttingen-Arenshausen auf . . . . . 121,05 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von	0,33	„
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven	0,53	„

welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

Digitized by Google

II. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** der im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte das Nähere mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert. Veränderungen in diesen Verhältnissen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben für das Jahr 1867 betragen:

an die General-Kasse in Kassel für die Strecke von der Grenze bis Hafte	98 188	Thlr.
und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Kassel	9 045	„
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	237 450	„
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden . . . . . 21 098 Thlr.		
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne . . . . . 40 000 „ }	61 098	„
an die Westfälische Eisenbahn-Verwaltung für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen.	119 257	„
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Vesum-Begesack	420 508	„
zusammen	945 546	Thlr.

gegen 874 779 Thlr. im Vorjahre, im Jahre 1867 also mehr 70 767 Thlr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 16 Lokomotiven, 6 Tender, 5 Personenwagen, 170 bedeckte und 94 offene Güterwagen vermehrt, wogegen 2 Lokomotiven und 19 Arbeitswagen ausrangirt wurden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—82 u. 84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital für die im Hannoverschen Betriebe stehenden Strecken nur summarisch bekannt ist.

85 u. 86. Das Anlage-Kapital, welches nach der am 1. Januar 1867 erfolgten Abgabe der Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung sich auf die hier aufgeführten 56 330 970 Thlr. reducirt, enthält auch die Baukosten der unter Verwaltung der Hannoverschen Direktion stehenden Bahnstrecken auswärtiger Eigenthümer, weshalb den Durchschnitts-Berechnungen (Kol. 86) $114{,}_{06} + 10{,}_{27} = 124{,}_{33}$ Meilen zu Grunde liegen.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $^{1}/_{4}$ $\left(\frac{14,6}{61}\right)$ und beträgt 55 358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 96d.) legten auf den Hannoverschen Eisenbahnen 297 463 Achsmeilen, die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 133 807 Achsmeilen und die Preuß. Postwagen 69 050 Achsmeilen zurück. Dieselben sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Wagen auf den Hannoverschen Eisenbahnen zurückgelegten Achsmeilen nach den einzelnen Kategorien derselben nicht erfolgt.

152a. Aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde können die von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen auch nur summarisch angegeben werden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind 574 675 mit Retourbillets befördert worden, und zwar: 109 445 in der I. Klasse, 454 629 in der II. Klasse und 10 601 in der III. Klasse. Diese Billets haben eintägige Gültigkeit. Es wird für die Hin- und Rückfahrt in der

I. Klasse ein einfaches Billet I. Klasse und ein solches III. Klasse,
II. „ „ „ „ I. „
III. „ „ „ „ II. „ ausgegeben.

161. Die IV. Wagenklasse wurde im Oktober 1867 in beschränktem Umfange eingeführt, daher die geringe Anzahl der in derselben beförderten Personen.

178. Außerdem sind noch 1940 Ladungen Pferde u. 15 066 Ladungen Rindvieh und andere Thiere befördert worden.

184. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

201e. In dieser Summe sind 40 913 Thlr. Einnahme für Extrazüge enthalten.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen und der Wärterlokale enthalten.

249. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Bahnen sind hier nur 39 641 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 219 nur 59 140 Thlr in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

290. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit denjenigen des Vorjahres ist die in den letzteren enthaltene Summe von 156 579 Thlrn. aus dem gesammten Depeschen-Verkehre außer Ansatz geblieben, weil die Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung übergegangen sind und in den Ergebnissen des Jahres 1867 eine Einnahme aus diesem Verkehrszweige nicht mehr in dem Umfange erscheint, wie in den früheren Jahren.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung,** ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,$_{05}$ Meilen) nebst den Werkstätten und

Digitized by Google

dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt a. M., die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel enthalten die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (Seite 7 und 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden auf der Station Borken ein Güterschuppen mit Zufuhrweg, auf der Station Zimmersrode ein Produktenplatz, auf der Station Kirchhain ein Kohlenplatz hergestellt. Ferner wurden 12 Familienhäuser für Wärter und 2 Wärterbuden erbaut und die Geleise auf den Stationen um 403,9 Ruthen verlängert.

Zu der in der Statistik pro 1865 (S. 142 u. 143) näher erläuterten Umlegung der alten Geleise wurden im Jahre 1867 . . 7736½ Stück Schienen à 18′ engl. } des neuesten 5¼ Zoll pr. hohen Profils,
76 „ „ à 16′ „ }
1284 „ „ à 18′ „ } des neueren 4¾ Zoll pr. hohen Profils,
8 „ „ à 16′ „ }
verwendet und hiermit 5,43 Proc. aller Geleise umgelegt.

Schwellen wurden 19331 Stück (3,91 Proc.) ausgewechselt.

Die Kosten dieser Materialien, sowie die der Umlegung selbst, fallen in Ermangelung eines Reservefonds den Ausgaben des laufenden Jahres zur Last.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 3 Schnellzugs- und 4 Güterzugs-Lokomotiven mit Tender, 36 bedeckte Güterwagen und 18 offene zu 200 Centner Tragfähigkeit.

IV. Der **Betrieb** wurde in Folge eines außergewöhnlichen Hochwassers der Lahn während 1½ Tage unterbrochen.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achse von Personenwagen I. und II. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 3,24 Personen und brachte ein 0,4789 Thlr. im Jahre 1867,
„ 2,85 „ „ „ „ 0,4159 „ „ „ 1866,
„ 3,58 „ „ „ „ 0,5298 „ „ „ 1865,
„ 3,60 „ „ „ „ 0,5274 „ „ „ 1864.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 6,57 Personen und brachte ein 0,4895 Thlr. im Jahre 1867,
„ 8,02 „ „ „ „ 0,5758 „ „ „ 1866,
„ 5,655 „ „ „ „ 0,4617 „ „ „ 1865,
„ 5,54 „ „ „ „ 0,4557 „ „ „ 1864.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse kam durchschnittlich

eine Belastung von 36,1 Ctr. und eine Einnahme von 9,603 Sgr. im Jahre 1867,
„ „ „ 33,98 „ „ „ „ „ 9,640 „ „ „ 1866,
„ „ „ 29,96 „ „ „ „ „ 9,933 „ „ „ 1865,
„ „ „ 29,95 „ „ „ „ „ 9,804 „ „ „ 1864.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen betrugen 28,7 Proc. der beladenen oder täglich 110 Achsen über die ganze Bahn, gegen 25,84 Procent und täglich 98 Achsen pro 1866,
18,96 „ „ „ 67 „ „ 1865.

Die sehr erheblich ungünstigere Steigerung dieses Procentsatzes findet Begründung in den nur in einer Richtung beladen laufenden Kohlenwagen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen: auf Königl. Preuß. Gebiet . . . . 18,1694 Bahnmeilen und
„ Großherzogl. Hessisches Gebiet . . 8,8306 „

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Südbahn ersetzt bezieh. noch zu ersetzen 1132694 Thlr. 4 Sgr.; es beträgt also das für die Main-Weser-Bahn verbliebene Baukapital . . . . . 16087731 Thlr.
pro Meile Bahnlänge. . . . . 608692 „
„ Kilometer Bahnlänge. . . . . 80794 „

141. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Eisenbahn-Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf letztere Weise zurückgelegten 30794 Achsmeilen sind in Kol. 194 mitenthalten.

146. Bei der Main-Weser-Bahn findet eine Notirung der Güter nach den zum Transporte verwendeten Wagen-Kategorien nicht statt, es werden in den Gepäckwagen Eilgut und in den Güterwagen Betriebsdienst- und Baugüter verladen. Aus diesem Grunde kann die Belastung der Güterwagen nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden.

Wie ad VI. dieses Berichts bereits mitgetheilt, betrugen die leer gelaufenen Güterwagen 28,7 Proc.

Digitized by Google

der beladenen; es war jede beladene Güterwagen-Achse durchschnittlich mit 36,1 Ctr. per Achse belastet, was einer Ladungsfähigkeit von 51,21 Proc. entspricht.

165. Hierin sind 9033 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten, welches zum Tarifsatze des Frachtgutes I. Klasse befördert wird.

169 u. 183b. Die zu Kolonne 141 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung der Postgüter nicht. Nimmt man an, daß jede von der Post benutzte Achse mit 50 Ctr. belastet gewesen ist, dann beträgt die Anzahl der geförderten Centnermeilen 8740584.

220 u. 264. Als Rückstände aus dem Jahre 1866 wurden außerdem noch 18102 Thlr. 21 Sgr. vereinnahmt und 93 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf. verausgabt.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen und Stations-Gebäude zu Schierstein, Wallluf und Eltville wurden in Angriff genommen, das zweite Geleise im Bahnhofe zu Aßmannshausen ausgeführt und eine neue Haltestelle am Rupbachthale oberhalb Laurenburg behufs Verladung von Bergwerks-Produkten angelegt.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 148 offene Güterwagen (Erzwagen) vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 148 speziell angegeben.

169 u. 209. Im ersten Semester 1867 fand die Beförderung der Postgüter gegen eine Pauschal-Vergütigung, im zweiten Semester 1867 dagegen nach Maaßgabe des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Preuß. Staats-Eisenbahnen statt. Aus diesem Grunde ist eine Notirung des Gewichts nicht erfolgt.

197 u. 200. Wegen der im ersten Quartal 1867 beförderten Depeschen fand eine Abrechnung mit der Staats-Telegraphen-Verwaltung nicht statt. Die Anzahl der im 2ten, 3ten und 4ten Quartale expedirten Privat-Depeschen betrug 20271 und der Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung 3098 Thlr. 26 Sgr. 4 Pfge.

281. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht, es sind aber in Kol. 283 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen hätte, wenn ein solcher existirte.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die, einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, von welcher die ersten Strecken im Jahre 1865 in Betrieb gesetzt worden sind,
3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird. Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar:

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	beide doppelgeleisig	47,35	Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz		3,76	„
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe		0,31	„
	zusammen	51,42	Meilen;

2) die Schlesische Gebirgsbahn mit den Strecken:

a) Kohlfurt-Lauban-Reibnitz (Warmbrunn)-Hirschberg	9,79	Meilen,
b) Hirschberg-Dittersbach-Waldenburg, eröffnet am 15. August 1867	6,88	„
c) Görlitz-Lauban	3,40	„
zusammen	20,07	„
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Hirschberg-Waldenburg der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	15,81	Meilen.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 + 15,81 = 67,43 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurden 35575 lfde. Ruthen Geleise und 70614 Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 2243 lfde. Ruthen und 80 Stück Ausweichungen.

2. **Stationsbauten.** Der schon im Jahre 1866 begonnene Bau eines neuen Verwaltungs-Gebäudes in Berlin wurde 1867 beendet, ebenso wurde der im Vorjahre erbaute Lokomotivschuppen um 8 Stände erweitert.

Ferner wurden 1867 begonnen und resp. vollendet in Station Berlin: der Bau eines dritten neuen Güterschuppens, eines neuen Stationsgebäudes (noch nicht beendet) und einer Coaks- und Kohlenbanse;

in Haltestelle Rummelsburg: der Bau eines neuen Stations-Gebäudes, einer neuen Vieh-Entladungsstelle und eines Viehhofes;

in Station Frankfurt a. O.: der Bau eines Arbeitsschuppens, zum Anfertigen von Weichen und Herzstücken;

Digitized by Google

in Station Kohlfurt wurden die bereits 1866 begonnenen Bauten eines neues Empfangs-Gebäudes, einer neuen Gas Anstalt, mit zugehörigem Beamten-Wohnhaus, Stallgebäude ꝛc. vollendet;

in Station Lissa: der Bau eines neuen Wasserstations-Gebäudes;

in Station Breslau: der Bau eines Güterschuppens für steuerpflichtige Güter, eines Güterschuppens für ankommende Güter, von 6 neuen Drehscheiben, 3 neuen Brunnen, eines Lokomotivschuppens, einer Kohlenbanse und eines neuen Werkstätten-Gebäudes;

in Station Görlitz: der Bau zweier Lokomotivschuppen nebst vorliegenden Drehscheiben, eines Wasserstations- und Uebernachtungs-Gebäudes, einer Unterführung, zweier neuer Güterschuppen und die Anlage verschiedener provisorischer Baulichkeiten Behufs Umbaues des ganzen Bahnhofes.

Außer den vorausgeführten wurden noch diverse kleinere Bauten, als: Veränderung und Verlegung der Kanäle, der Fahrstraßen, Bau von Rampen, Feuergruben, Lastkrähnen, Retiraden, Herrichtung von Kohlenlagern, Plätzen, Umwährungen u. s. w. auf den verschiedenen Stationen ausgeführt.

3. **Telegraphen.** Von Berlin bis Coepenick wurde eine neue fünfte Drahtleitung hergestellt. Auch wurden 3 optische Telegraphen aufgestellt und 14 neue Glockenhäuschen erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 29 neue Lokomotiven mit Tender, 24 vierrädrige Personenwagen III. und 10 vierrädrige IV. Klasse, 400 bedeckte Güterwagen, 100 eiserne und 300 hölzerne Kohlenwagen.

Ausrangirt wurden im Jahre 1867: 1 Lokomotive mit Tender, 22 bedeckte und 1 offener achträdriger Güterwagen, 3 bedeckte und 1 offener sechsrädriger Güterwagen, 1 vierrädriger bedeckter Viehwagen und 3 achträdrige offene Viehwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Eine Veränderung des Personengeld-Tarifs hat im Jahre 1867 nicht stattgefunden, jedoch sind vom 20. April ab Retourbillets II. und III. Klasse mit 3 Tagen Gültigkeit zu ⅔ des gewöhnlichen Fahrpreises für alle Stationen eingeführt, auch für die Sommer-Monate vom 15. Mai bis 15. Oktober dergleichen Billets von Berlin nach Görlitz, Reibnitz und Hirschberg mit sechswöchentlicher Gültigkeit ausgegeben.

Der Transport einer Person auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1 Sgr. 10,43 Pfge.

VI. **Güter-Verkehr.** Zur Erleichterung des Verkehrs sind mehrere billige Spezial-Tarife eingeführt worden, z. B. für künstliche Düngungsmittel, Rohzucker und Farin unter Steuervergütigung zum Export aus dem Zoll-Vereinsgebiet ꝛc. Außerdem sind mehrere direkte Güterverkehre theils ausgedehnt, theils neu eingeführt worden.

Der Transport eines Centners Fracht auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1,09 Pfge.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2589 Betheiligten und einem Kassenbestande von 22308 Thlrn. ult. 1867.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 149 nähere Mittheilungen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug ult. 1866 . . . . . 34764459 Thlr.

Hierzu kommen pro 1867:

a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867	1500000	„
b) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen der Staats-Eisenbahn-Verwaltung	788000	„
c) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (siehe Kol. 90b.)	239244	„
sowie die im Vorjahre unverwendet gebliebenen	272509	„
zusammen	37564212	Thlr.
Als Bestand verblieben Ende 1867	478779	„
Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital	37085433	Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1414173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90 a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121c. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 69344 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—e mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen — theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß, wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war.

Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt brutto 233,07 Z.-Pfd. und netto 185,01 Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 213,64 Z.-Pfd. und netto 169,55 Z.-Pfd. Coaks.

135. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in der Weise auf Steinkohlen reducirt, daß 330 Z.-Pfd. Coaks = 1 Tonne Steinkohlen gerechnet sind.

137a. Zu dieser Summe sind die Selbstkosten für den Transport des Brennmaterials auf der eigenen Bahn mit 53736 Thlr. nicht in Ansatz gebracht worden.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

bei der Niederschlesisch Märkischen Eisenbahn 33,19 Proc., bei der Schlesischen Gebirgsbahn 22,575 Proc.

141. Die Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung und haben auf der eigenen Bahn 499727 und auf fremden Bahnen 37890 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch Märkischen Eisenbahn 40415 Achsmeilen zurück.

267. Mit Ausschluß der zu Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen ꝛc. verwendeten Summen (siehe

Digitized by Google

Erläuterung zu Kol. 277 ꝛc. und 281 ꝛc. würden die Ausgaben 44,57 Proc. der Brutto-Einnahmen absorbirt haben.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 37085433 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 10365213 Thlr., zusammen 47450646 Thlr. Der Ueberschuß gegen diese Summe verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 6,33 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 8,07 Proc. verzinst haben.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10000000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen verwendet werden.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7244700 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen	291710	Thlr.
b) an Amortisationsbeträgen	96100	„
zusammen	387810	Thlr.

273. Die event. Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds pro 1866 würden betragen haben:

für den Reservefonds	6795	Thlr.
„ „ Erneuerungsfonds	736285	„
zu Erweiterungen ꝛc. der Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc.	207701	„
zusammen	950781	Thlr.

Dieselben sind unter den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits aufgeführt.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	3728	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 279b)	3067	„
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	544053	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 283b)	398115	„

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867	überhaupt	71,69	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	67,42 Meilen,
„ „ 1866	„	64,81	„	„ „ „	63,89 „
pro 1867 mehr überhaupt		6,88	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,54 Meilen.

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 103,08 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O. . . . . 4,0 „
b) von Bromberg über Thorn nach Ottoczyn . . . . . 8,25 „
c) von Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . . 5,64 „
3) die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Ottoczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird, . 0,57 „
zusammen 121,78 Meilen.

Die Strecken Berlin-Gusow von 8,42 Meilen und Danzig-Neufahrwasser (siehe ad 2c) von 1,50 Meilen wurden am 1. Oktober 1867 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf berechnet sich für alle im Betriebe gewesenen Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 114,33 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der 10,943 Meilen langen Strecke Berlin-Cüstrin hergestellt und der Bau desselben auf den Strecken Zantoch-Driesen und Filehne-Schneidemühl in Angriff genommen. Auch wurden mit Rücksicht auf den Nothstand der Provinz Preußen im Bereiche dieser Provinz auf einzelnen Punkten Erdarbeiten für die Anlage des zweiten Geleises ausgeführt.
2. **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Bromberg wurde ein neuer polygonaler Lokomotivschuppen für 16 Maschinen mit einem Anbau und ein Tunnel als Zugang für die Werkstatts-Arbeiter erbaut.

Auf Station Hohenstein wurde ein Familienhaus für einen Bahnmeister und 4 Arbeiter, in Elbing ein Wohnhaus für 6 Familien mit den erforderlichen Neben-Anlagen erbaut. Auf dem Bahnhofe Königsberg wurde ein Güterschuppen durch einen Anbau um 4320 □Fuß vergrößert, ein Lokomotivschuppen für 10 Maschinen und ein Werkstattsgebäude von 31795 □Fuß Grundfläche neu erbaut.

Der Bau eines definitiven Empfangsgebäudes mit Neben-Anlagen auf dem Bahnhofe Stallupönen wurde in Angriff genommen.

3. **Telegraphen.** Im Laufe des Jahres 1867 ist für die Strecke Cüstrin-Terespol ein eigenes Stangen-Alignement mit 3 Bahn-Telegraphen-Leitungen hergerichtet. Der Bau wird in der Weise fortgesetzt, daß nach 2 Jahren

Digitized by Google

die Bahn von Berlin bis Danzig und Eydtkuhnen ein eigenes Alignement mit 3 Leitungen und auf den Zweigbahnen Frankfurt-Cüstrin und Bromberg-Thorn ein solches mit 2 Leitungen besitzt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 vermehrt um 16 Lokomotiven, 15 vierrädrige Personenwagen, 6 sechsrädrige Gepäckwagen, 428 vierrädrige bedeckte, 5 sechsrädrige offene und 100 vierrädrige offene Güterwagen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahnen von Thorn nach Insterburg und von Schneidemühl nach Dirschau ist Seitens des Staats beschlossen. Beide Linien werden voraussichtlich binnen 6 Jahren vollendet sein.

V. **Erläuterung zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren ultimo 1867 doppelgeleisig die Strecken: Berlin-Cüstrin-Jantoch 18,77 Meilen, Triesen-Filehne 3,27 Meilen und Elbing-Braunsberg 7,15 Meilen.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 151 spezielle Nachrichten. Im Jahre 1867 wurden die Strecken Berlin-Gusow und Danzig-Neufahrwasser, und zwar am 1. Oktober dem Betriebe übergeben.

78 f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5080948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

169. Die hier aufgeführten 424 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

175a. u. 213. Außer den hier (in Kol. 175) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 23084,6 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde.

Die Einnahme für dieselben beträgt 32318 Thlr. und ist in Kol. 213 mitenthalten.

209. Von der hier aufgeführten Summe kommen 91 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten 424 Ctr. Postgüter. Die übrigen 8578 Thlr. repräsentiren das für die Beförderung der Postgüter auf den anderen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 298150 Thlr. / für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 57872 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 122084 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 112166 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867	überhaupt	121,79	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	114,33	Meilen,
„ „ 1866	„	111,85	„ „ „ „	„	109,97	„
im Jahre 1867 mehr überhaupt		9,93	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	4,36	Meilen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen	16,28	Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen	2,33	„
überhaupt	18,61	Meilen.

Hierzu kommen noch die von der Königl. Bergwerks-Direktion in Verwaltung und Betrieb übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . 0,30 „

und die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „

Also Gesammt-Betriebslänge . . 19,55 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc vorgenommen:

Der Umbau der Station Friedrichsthal wurde fertig; es sind 235 Ruthen neue Geleise gelegt, eine neue Drehscheibe von 40′ Durchmesser eingelegt, ein Tunnelzugang zum Stationshause gebaut und die Versetzung des Güterschuppens beendet. Auf der Station St. Johann-Saarbrücken wurde die Vergrößerung des Hauptgebäudes am westlichen Flügel einschließlich der Herstellung einer eisernen Perronhalle vollendet, ebenso der Bau eines gewölbten Tunnelzugangs von der Anfahrtstraße nach der Perronhalle und der Umbau des Dampfmaschinenhauses am Fischbache. Ein Beamten-Wohnhaus für 6 Familien wurde größtentheils vollendet. Auf Station Merzig wurde die Hälfte des Wagenschuppens in einen Lokomotivschuppen umgewandelt und einige Ladebühnen umgebaut.

Auf Station Dudweiler wurde ein Güterschuppen von 1083 Quadratfuß Grundfläche und mit 35′ langem Ladeperron erbaut, desgl. eine Futtermauer von 137′ Länge. In Conz und Trier wurden Dampfmaschinen-Häuser hergestellt und in Conz eine neue Weichensellerbude errichtet.

Digitized by Google

Auf der Station Neunkirchen wurde eine Centesimal-Brückenwaage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt, der Umbau des Dampfmaschinenhauses vollendet u. eine Kohlen-Ladebühne nebst Kohlenmesser-Bude erbaut. Auf den Stationen Mettlach und Trier wurden je eine Centesimalwaage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt.

Die Stationen Völklingen, Saarlouis, Wiltingen und Beckingen erhielten je einen transportablen Hebekrahn. In Trier wurde im Güterschuppen ein feststehender Wandkrahn angebracht.

Wärterhäuser wurden erbaut auf den Gruben Rußhütte und Dudweiler je eins für eine Familie und bei der Station Sulzbach eins für 2 Familien. Zwischen St. Johann-Saarbrücken und Burbach ist eine Wärterbude in einen Felsen gehauen und gemauert.

Das **dritte Geleise** zwischen Neunkirchen und Reden ist bis zur Heinitz-Weiche hergestellt, auf der übrigen Strecke wurden die Erd- und Maurerarbeiten kräftig betrieben. Auf der Strecke Sulzbach-Altenwald ist ein Theil des dritten Geleises gelegt und die Erd- und Maurerarbeiten zum größten Theil vollendet worden.

Auf der Grube Altenwald wurde das **vierte Geleise** vollendet und eine Schiebebühne aufgestellt.

Die Gruben Reden und Friedrichsthal erhielten Holzlade-Geleise von 68 resp. 80⅓ Ruthen. Auf der Grube Dechen wurde eine Einfahrts-Verlängerung von 50 lfden. Rthn. hergestellt.

In den Stationen Neunkirchen, Burbach, Louisenthal, Bous, Ensdorf, Saarlouis und Merzig wurden die Geleise erweitert.

Die Erweiterung der Bahnhofs-Geleise beträgt zusammen 1295,5 lfde. Ruthen mit 34 Stück Weichen.

Außerdem wurden 3557 lfde. Ruthen = 5,23 Proc. der Schienen ausgewechselt.

An Schwellen gelangten einschließlich der Weichen- und Langschwellen 15485 Stück = rot. 6 Proc. des am Anfange des Jahres 1867 vorhandenen Bestandes zur Auswechselung.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 86 Kohlen- und 100 Trichterwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1867 . . 490 Betriebs-Beamte und gegen 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 33674 Thlrn. ab, gegen 29824 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

10b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach (0,44 M.) und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt (0,30 M.).

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bis zur Französischen Grenze, drittes Geleise liegt auf einer Strecke von 332 Ruthen zwischen Burbach und St. Johann. Außerdem liegen noch 130 lfde. Ruthen zweites Geleise zwischen den Distanzpfählen der Kreuzung bei Taben.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

121b. Außerdem legten die Maschinen der Rhein-Nahe-Eisenbahn auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück: 2559 M. vor Schnellzügen, 87 M. vor Personenzügen, 436 M. vor Güterzügen, 1908 M. als Vorspann und 1096 M. leer, zusammen 6086 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht: Scheitholz . . . . . 162,27 Klftr.
12390 Stück Reiserwellen, à ⅛ Cbfß. 57,30 „
zusammen 219,63 Klftr.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 73045 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 106596 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen ꝛc. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 2989 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 354 „

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 80513 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 44726 „

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn, die Betriebsleitung auf der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Hörter bis Holzminden von 0,33 M., sowie über das Eigenthums- ꝛc. Verhältniß der Strecke Emden-Rheine-Löhne von 7,08 Meilen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und in den früheren Jahrgängen nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Digitized by Google

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren Doppelgeleise vorhanden:
   a) auf der Strecke Paderborn-Altenbeken . . . . . 4397 Ruthen,
   b) „ „ „ Altenbeken-Driburg . . . . . 2335 „
   zusammen 6732 Ruthen.
   Im Jahre 1867 ist hinzugekommen die Strecke Paderborn-Gesecke mit . . . 5539 „
   so daß ult. 1867 doppelgeleisig waren . . . . . 12271 Ruthen = 6,16 Meilen.
   Auf den Strecken Gesecke-Soest . . . . . 4,29 Meilen
   und Driburg-Holzminden . . . . . 5,19 „
   wurde der Bau des zweiten Geleises begonnen.

2. **Brücken.** Auf der Bahnstrecke Paderborn-Soest wurde mit dem Umbau resp. der Herstellung der Brücken für 2 Geleise begonnen und diese Arbeiten zum größten Theile beendet.

3. **Stationsbauten.** Auf den Bahnhöfen Paderborn, Salzkotten, Gesecke, Lippstadt, Benninghausen und Soest haben in Folge Anlage des zweiten Geleises bedeutende Um- und Neubauten stattgefunden. Außerdem wurde auf dem Bahnhofe Hamm zur gemeinschaftlichen Benutzung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Eilgutschuppen aufgeführt und bis auf die inneren Einrichtungsarbeiten hergestellt. Das auf Bahnhof Driburg überflüssig gewordene provisorische Stationsgebäude wurde abgebrochen, auf Bahnhof Altenbeken wieder aufgeführt und im Rohbau vollendet. Das frühere provisorische Stationsgebäude auf Bahnhof Höxter wurde zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

4. **Telegraphen.** Außer der Aufstellung und Einschaltung von 15 Schreib-Telegraphen (an Stelle von Zeiger-Telegraphen) und 4 Läute-Inductoren auf bereits bestehenden Stationen wurde die Herstellung der Telegraphen-Leitungen an den neuen Empfangsgebäuden auf den Stationen Brakel, Driburg und Höxter und die Einführung der Leitungen in die betreffenden Stationen bewirkt und die Lokale dem Betriebe übergeben; auch wurden die genannten Stationen und die Station Altenbeken mit einem Läutewerk versehen.

   Ferner wurden zur Vervollständigung des akustischen Signals auf der Bahn 4 Läutewerke neu eingerichtet und die Station Mesum mit Telegraphen-Apparaten versehen.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 12 neue Güterzug-Lokomotiven mit zwei Treibachsen und 3 desgleichen mit 3 gekuppelten Achsen beschafft. Zwei Personenwagen I. u. II. Klasse und ein Personenwagen III. Klasse wurden ausrangirt und 3 Wagen I. u. III. Klasse wurden zu Wagen II. u. III. Klasse eingerichtet. Ein Gepäckwagen wurde bei einem Unfalle zertrümmert, 1 Gepäckwagen, 6 Kieswagen und 1 Traisine wurden ausrangirt und 2 Gepäckwagen zu offenen Güterwagen umgebaut.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die direkten Verbände, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und den vorhergehenden Jahrgängen genannt. Außer diesen direkten Verkehren findet noch eine direkte Expedition für Steinkohlen und Coaks statt:
   a) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn einerseits und der Holländischen Staatsbahn via Rheine-Salzbergen andererseits,
   b) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und der Halle-Arenshausener Bahn via Kreiensen und via Kassel andererseits.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden seit 1. Oktober 1867 Retourbillets, und zwar 117 für die I. Wagenklasse, 3016 für die II. Wagenklasse und 19757 für die dritte Wagenklasse, zusammen 22890 Stück verausgabt, so daß, auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 45780 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 45344 Personen auf den Lokalverkehr und 436 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. Außer der **Beamten-Pensions- 2c. Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familienglieder, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

   Zu beiden Kassen, welche ult. 1867 einen Bestand von 7560 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1410 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 5798 Thlr. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebseröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 154 speziell angegeben.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

137. Hierin sind 6068 Thlr. Kohlenprämien enthalten. Mit Ausschluß derselben würden die Kosten des verbrauchten Brennmaterials 12,47 Sgr. pro Nutzmeile und 3,65 Pfge pro Achsmeile betragen haben.

141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 2456 Stück Luxus- und 2767 Stück Koppelpferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erl. zu Kol. 178a) aufgeführt; die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 231900 Thlr enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226. Desgl. hier 89825 Thlr. | Kol. 227. Desgl. hier 3213 Thlr. | Kol. 228. Desgl. hier 69134 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

Digitized by Google

260. Hierin sind 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

14. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,90 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach . . . . . 11,59 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 22,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „

ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz . . . . . 1,92 „

dagegen Eigenthum des Preuß. Staats. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also . . . . 25,72 Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit der Alberts- und Leipzig-Dresdener E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht, wie aus den Mittheilungen der statistischen Berichte der Vorjahre hervorgeht (siehe Statistik pro 1863 S. 165), ein Erneuerungsfonds. Die Einnahmen dieses Fonds werden aber seit 1. Januar 1867 nicht mehr in der früheren Weise nach Abzugs-Procenten von den Transportmitteln und Oberbau-Materialien an Schienen und Schwellen, sondern nach einem Procentsatze von den Gesammt-Betriebs-Brutto-Einkünften berechnet. Es treten hinzu die Erlöse aus verwertheten alten Oberbau-Materialien an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, sowie aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel und für letztere selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung

a) bei den Transportmitteln:

von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender, von einzelnen Rädern und Achsen;

b) bei dem Oberbau:

von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Façetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

In den statistischen Nachrichten werden die für Erneuerung des Oberbaues verwendeten, dem Erneuerungsfonds entnommenen Beträge in Kol. 224 der Tabellen mit zur Erscheinung gebracht, dergestalt, daß von der vollen Ausgabe vorerst noch die Erlöse von dem gewonnenen alten Oberbau-Material veradzugt werden, und nur der verbleibende Rest als wirkliche Ausgabe betrachtet wird.

In Kol. 273b erscheinen nur diejenigen Beträge, welche nach Abzug der Ausgaben dem Erneuerungsfonds von den berechneten Einnahmen noch zukommen, dagegen in Kol. 282 u. 283 die vollen Einlagen und Erlöse von den abgängig gewordenen Betriebsmitteln und abgenutzten Oberbau-Materialien, sowie die vollen Ausgaben für Erneuerung derselben.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds geschieht von einer Kasse bei dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium.

V. Ueber die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 155 spezielle Mittheilungen.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6828160 Thlr.
„ „ „ Schlesische „	7167987 „
„ „ Tharandt-Freiberger „	3145028 „
zusammen	17141175 Thlr.

91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer, Zittau-Reichenberger, Albertsbahn und der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

Digitized by Google

123a. Die Courier- und Schnellzüge sind im Jahre 1867 in Personenzüge umgewandelt worden; die hier aufgeführten 31 Züge haben in Extra- und Hofzügen bestanden.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175a. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 443 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

15. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen . . . . . 24,01 Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . . 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) die Chemnitz-Annaberger Linie von . . . . . 7,36 „
5) die Voigtländische Linie von Hertasgrün nach Eger von . . . . . 13,49 „
6) die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von . . . . . 1,63 „
7) die am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von . 0,90 „

Dieselbe ist auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaut; deren Betrieb wird von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise besorgt.

zusammen 70,34 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Borna-Kieritzscher Bahn . . . . . 70,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,52 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. IV. das Nähere.

IV. Die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** ist für alle Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gemeinschaftlich. Der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 enthält hierüber nähere Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Sächsischen westlichen Staatsbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 156 speziell angegeben.

Die Borna-Kieritzscher Bahn wurde, wie ad II. dieses Berichts mitgetheilt, am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie . . . . . 17025972 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische . . . . . 3043056 „
„ „ Niedererzgebirgische . . . . . 11119094 „
„ „ Voigtländische . . . . . 6301152 „
„ „ Chemnitz-Annaberger . . . . . 4004689 „

zusammen 41493963 Thlr.

Digitized by Google

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn waren vor der Baubeendigung . . . . . 7 268 407 Thlr.
verausgabt. Der Staat hat für die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die
nöthige Ausrüstung aber nur . . . . . 5 489 211 „
demnach . . . . . 1 779 196 Thlr.
weniger verwendet. Einschließlich der letzteren Summe würde das Anlage-Kapital 43 273 159 Thlr. betragen.

91e, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Transportmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber in den Kol. 113 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b . . . 70,34 + 4,62 = 74,96 Meilen = 564,60 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

175. Die hier (in Kol. 175a) aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 1440 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	70,34	Meilen	und	im mittleren Jahresdurchschnitte	70,30	Meilen,
1866	„	69,44	„	„	„ „ „	68,83	„

1867 mehr überhaupt 0,90 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 1,47 Meilen.

16. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1866 bis ult. Juni 1867.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Cannstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,54 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „
b) die am 11. September 1866 dem Betriebe übergebene Strecke von Heilbronn nach Jagstfeld 1,44 „
c) von Cannstatt über Gmünd, Aalen, Goldshöfe und Wasseralfingen nach Nördlingen . . . 14,78 „
d) die am 15. November 1866 eröffnete Zweigbahn von Goldshöfe nach Crailsheim . . . 4,05 „
e) von Aalen nach Heidenheim . . . . . 2,36 „
f) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Eyach (9,55 M.) nebst der
am 1. Dezember 1866 eröffneten Fortsetzung derselben von Eyach nach Horb (1,08 M.), zus. 10,63 „
zusammen 81,47 Meilen.

Die Strecke Heilbronn-Jagstfeld befand sich im Betriebsjahre $18^{66}/_{67}$ . . . 293 Tage, diejenige von Goldshöfe nach Crailsheim 228 Tage und die von Eyach nach Horb 212 Tage im Betriebe. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 79,21 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals, d. h. gegen 12 690 Thlr. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,49 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Aalen-Goldshöfe von 0,9 M. wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise gelegt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden in 1867 um 18 Lokomotiven und 450 Wagen vermehrt.

Digitized by Google

VI. **Neue Bahnlinien.** Ende Juli 1867 (dem Schlusse des Rechnungsjahres) befanden sich folgende Strecken im Bau: Horb-Rottweil (obere Neckarbahn), Hall-Crailsheim (Jagstbahn) und Pforzheim-Wildbad (Enzbahn).

VII. Ueber die **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** sind im Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Doppelgeleise liegen von Mühlacker bis Ulm, von Canstatt bis Fellbach und von Aalen bis Goldshöfe.

14. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staats-Eisenbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 resp. ad III. dieses Berichts speziell angegeben.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . .	81,47	Meilen überhaupt und	79,21	Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . .	74,86	„ „ „	74,86	„ „ „ „
mithin im Jahre 1867 mehr	6,61	Meilen überhaupt und	4,35	Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

17. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen traten im Jahre 1867 folgende neue Strecken hinzu:

a) die Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort, den dortigen Ruhrhäfen und der Trajekt-Anstalt der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn, auf welcher am 8. Januar und 2. November 1867 die Betriebs-Eröffnung für den Güter- und am 4. Dezember desselb. Jahres für den Personen-Verkehr stattfand. Mittelst dieser Zweigbahn ist die Verbindung zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems hergestellt;

b) die am 1. April 1867 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn von Hengstey (an der Ruhr-Sieg-Eisenbahn) nach Holzwickede (einer Station der Dortmund-Soester Eisenbahn);

c) die am 25. September 1867 dem Verkehre übergebenen Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen (Theile der im Bau begriffenen Abzweigung Haan-Köln mit Zweigbahn nach Solingen);

d) die am 1. Oktober 1867 dem Verkehre übergebene Verbindungsbahn zwischen der Hochfeldbahn bei Duisburg und dem Bahnhofe Rheinhausen der Rheinischen Eisenbahn (auf der Strecke Osterrath-Essen).

Demgemäß umfaßte das Unternehmen am Schlusse des Jahres 1867 folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn, mit den Strecken:

von Aachen bis Oberkassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach Kämpchen	11,71	Meilen,
„ Gladbach bis Homberg . . .	5,60	„
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,40 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo)	2,96	„
von Düsseldorf bis Dortmund	11,26	Meilen,
„ Dortmund „ Soest	7,16	„
„ Hengstey „ Holzwickede	2,32	„
„ Unna „ Hamm	2,44	„
„ Dortmund „ Duisburg	7,24	„
„ Witten „ Langendreer	0,70	„
„ Langendreer „ Laer	0,41	„
„ Steele „ nach den bei Dahlhausen belegenen Zechen	0,52	„
„ Mülheim bis Oberhausen	0,69	„
zu übertragen	53,01	Meilen,

Digitized by Google

übertragen	53,01	Meilen,	übertragen	59,50	Meilen,
von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	„	von Haan bis Opladen	2,39	„
die Rheinhauser Verbindungsbahn	0,17	„	„ Ohligs-Wald bis Solingen	0,75	„
von Styrum bis Ruhrort	1,97	„	„ Lethmathe bis Iserlohn	0,73	„
„ Steele „ Bohwinkel	4,47	„	2. die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, mit den Stecken:		
			von Hagen bis Siegen	14,10	Meilen,
			„ Herdecke „ Einhaus	0,39	„
zu übertragen	59,50	Meilen,	zusammen	77,66	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der S. 152 ad II a bis d aufgeführten Strecken: für den Güterverkehr . . . 74,45 Meilen = 560,76 Kilometer, für den Personenverkehr . . . . 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.

Außer den vorstehend aufgeführten 77,66 Meilen Bahnlänge waren noch 12,43 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden, resp. im Betriebe.

III. Bahn-Anlagen.

1. **Geleise.** Ende 1867 war das zweite Geleise hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Oberkassel auf	0,61	Meilen,	von Witten bis Duisburg auf	1,54	Meilen,
„ Gladbach „ Homberg „	1,06	„	„ Steele „ Bohwinkel „	0,05	„
„ Düsseldorf bis Dortmund „	11,26	„	„ Hagen „ Siegen „	4,39	„
„ Dortmund „ Soest „	5,15	„	zusammen	24,06	Meilen.

Hiervon wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise rc. fertig gestellt: auf der Strecke von Erkrath nach Hochdahl (die Strecke war bereits zweigeleisig und es wurde das dritte Geleise gelegt), auf der Strecke von Essen nach Mülheim, auf der Strecke vom Abzweigungspunkte der Hagener und Herdecker Linie bei Einhaus nach Cabel und auf der Strecke von Altenhundem nach Creuzthal.

Außerdem wurde das zweite Geleise auf der Strecke von Gladbach bis Viersen hergestellt, aber noch nicht in Betrieb genommen. Im Bau begriffen war das zweite Geleise ult. 1867 auf den Strecken:

von Herzogenrath bis Neuß auf	8,61	Meilen,	von Hagen bis Einhaus auf	0,48	Meilen,
„ Uerdingen bis Homberg „	1,57	„	„ Einhaus bis Hengstey (drittes Geleise) auf	0,22	„
„ Dortmund „ Aplerbeck „	1,25	„	„ Hengstey bis Cabel auf	0,32	„
„ Unna „ Soest „	3,97	„	„ Limburg „ Altena „	1,77	„
„ Bochum „ Essen „	2,11	„	„ Grevenbrück bis Altenhundem auf	0,93	„
„ Ueberruhr „ Kupferdreh auf	0,66	„	„ Hengstey bis Holzwickede auf	2,32	„

2. **Ausgeführte Bauten an Brücken und Bauwerken.** Außer verschiedenen kleineren Bauten wurden im Jahre 1867 noch folgende größere vorgenommen:

In Folge entstandener Auskolkungen wurden vier, früher nicht befestigte Bogenöffnungen der Fluthbrücke über die Ruhr bei Steele durch Bruchsteinpflaster und Heerdmauern befestigt; ferner wurden die beiden Ruhrstrom-Fluthbrücken auf der Strecke Duisburg-Mülheim an den durch den Strom gefährdeten Stellen ebenfalls mit einer starken Heerdmauer und einem Steinpflaster in der Sohle befestigt.

Ein 60 Fuß hoher Damm der Lethmathe-Iserlohner Zweigbahn, an welchem zu verschiedenen Malen die Böschung abgerutscht war, wurde an seinem Fuße durch eine 56 Fuß lange, 7 Fuß hohe Futtermauer von Bruchsteinen gesichert und die ganze Böschung auf 56 Fuß Länge mit einer 5½ Fuß starken Steinpackung abgepflastert.

Ferner wurden auf der Strecke Lethmathe-Altena und Altena-Verdohl 24 resp. 60 Quadratruthen Steinpackungen zur Sicherung des Bahndammes ausgeführt. Durch das Hochwasser im Frühjahr 1867 wurden die Böschungen und Bauwerke der Ruhr-Sieg-Eisenbahn in bedeutendem Umfange beschädigt und bestanden die dadurch hervorgerufenen Arbeiten außer der Befestigung der fortgerissenen Böschungen und Wiederherstellung der Steinpackungen an den größeren und kleineren Bauwerken:

in Ausführung der Erd- und Befestigungs-Arbeiten der beschädigten Strecken der Chaussee von Altena nach Verdohl an der Siegener Seite des Letterlingser Tunnels und am Schwarzenberge,

in der Wiederherstellung des unterspülten und theilweise fortgerissenen ersten Strompfeilers der Brücke mit eisernem Ueberbau über die Linie bei Pasel, sowie

in Ausführung einer Steinbühne oberhalb und eines Leitdeiches unterhalb der Brücke und

in der Ausführung von Erd- und Mauer-Arbeiten zur Wiederherstellung der ebenfalls zerstörten Wehr-Anlagen in der Hundem vor Bahnhof Altenhundem, sowie in dem Ferndorf- und Bittfeld-Flusse am Bahnhof Creuzthal.

3. **Stationsbauten.** Außer vielen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anschluß-Anlagen wurden folgende Bauten von größerem Umfange ausgeführt:

Zwischen den beiden Stationen Neuß und Kleinenbroich der linksrheinischen Strecken wurde bei dem Dorfe Büttgen eine neue Haltestelle ausgeführt.

Auf Bahnhof Gerresheim und Haan wurde ein neues Stations-Gebäude errichtet, die Bahnhöfe Bohwinkel und Elberfeld-Steinbeck wurden bedeutend erweitert resp. umgebaut, beziehungsweise mit den bezüglichen Arbeiten begonnen.

Auf Bahnhof Elberfeld-Düppersberg wurde ein neues Büreaugebäude vollendet.

Auf Bahnhof Rittershausen wurde mit der in Folge der Einmündung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn

Digitized by Google

bahn noch nothwendig gewordenen bedeutenden Erweiterung begonnen. Desgleichen wurde auf Bahnhof Hagen mit einer bedeutenden Erweiterung und der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht.

Auf Bahnhof Witten wurde ein neuer Lokomotivschuppen für 11 Maschinen mit Drehscheibe, Wasserkrahn ꝛc., eine neue Lackirwerkstatt und eine neue Kesselschmiede hergestellt.

Auf Bahnhof Steele wurde der Bau eines 16ständigen Lokomotivschuppens begonnen. Auf Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr wurde mit der Erweiterung desselben und mit der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht. Endlich wurde auf Bahnhof Altenhundem der Bau eines Lokomotivschuppens für 6 Maschinen vollendet und der Bau eines Wasserstations- und Werkstätten-Gebäudes begonnen.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Außer kleineren Ausführungen wurden folgende neue Anlagen hergestellt:

Auf den linksrheinischen Bahnstrecken wurde die bisher mit Cramerschen Zeiger-Apparaten ausgerüstete, die Stationen Gladbach, Crefeld, Homberg und Ruhrort umfassende direkte Korrespondenzlinie mit Morse-Apparaten ausgerüstet und auf der Strecke Gladbach-Homberg ein dritter Leitungsdraht angelegt, in alle Stationen eingeführt und mit Morse-Apparaten versehen. Sämmtliche portative und Zeiger-Apparate wurden entfernt.

Auf den rechtsrheinischen Bahnstrecken wurde zunächst eine neue Leitung von Elberfeld nach Siegen über Hagen ausgeführt und ferner eine solche von Elberfeld über Langenberg nach Ruhrort angelegt.

Ferner traten den vorhandenen Leitungen im Laufe des Jahres 1867 noch hinzu: eine solche von Hagen über Hengstey, Schwerte, Holzwickede bis Unna mit Sprech-Apparaten auf diesen Stationen und für die Läutewerke von Hengstey bis Holzwickede, zwei Leitungen von Herdecke bis Hengstey, eine Leitung von Mülheim a. d. Ruhr bis Styrum, zwei Leitungen von Styrum bis Ruhrort, eine Leitung zwischen der Rhein- und Hafenstation daselbst, eine Leitung von Elberfeld bis Haan, zwei Leitungen von Haan bis Opladen und von Ohligs nach Solingen, eine Sprechleitung von der Kanalstation im Hochfelde bei Duisburg nach dem Rheinischen Bahnhofe im Hochfelde.

Auf den Bahnhöfen zu Hagen, Witten, Dortmund, Mülheim a. d. Ruhr und Siegen wurden besondere Telegraphen-Buden errichtet und mit Sprech-Apparaten versehen, um den beim Rangiren der Züge beschäftigten Beamten Gelegenheit zu geben, mit den Beamten auf der Station zu korrespondiren.

IV. **Betriebsmittel.**

1. **Lokomotiven.** Durch Neubeschaffung sind hinzugetreten: doppelt gekuppelte Lastzugsmaschinen 41 Stück, einfach gekuppelte Schnellzugsmaschinen 10 Stück, zusammen 51 Stück.

Wegen Unbrauchbarkeit wurden demolirt und als altes Material verwerthet 6 gekuppelte Lastzugs-Lokomotiven, nach deren Abzug sich der Bestand an Lokomotiven am Schlusse des Jahres 1867 auf 261 Stück stellt, wovon noch ferners 6 Stück bis auf Weiteres außer Betrieb gesetzt wurden, so daß die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven sich zu 255 Stück ermittelt.

2. **Personenwagen.** Dem Bestande ult. 1866 von 259 Stück traten im Jahre 1867 durch Neubeschaffung hinzu: 6rädrige Wagen I. u. II. Klasse 15 Stück, I., II. u. III. Klasse 5 Stück, III. Klasse 15 Stück, IV. Klasse 15 Stück, so daß der Bestand ult. 1867 beträgt . . . 309 Wagen.

3. **Gepäck- und Güterwagen.** Ein sechsrädriger Gepäckwagen wurde zu einem vierrädrigen mit 150 Ctr. Ladefähigkeit umgebaut. Bei den offenen Güterwagen traten hinzu: durch Neubeschaffung 733 Stück vierrädrige à 200 Ctr. Ladefähigkeit und durch Anbau 1 Wagen mit 4 Rädern zu 100 Ctr. Ladefähigkeit.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war besetzt mit 1,77 Personen und brachte ein 11,44 Sgr. Auf jede Güter- und Gepäck- ꝛc. Wagen-Achse kamen 42,75 Ctr. und eine Einnahme von 8,84 Sgr.

VI. **Personen-Verkehr.** Mit dem 15. Januar 1867 wurden Doppel-Reisebillets für die III. Wagenklasse eingeführt, für welche der doppelte Lokalsatz mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung erhoben wird. Ferner wurde mit diesem Tage der Tarif für die Doppelreise-Billets für die I. u. II. Wagenklasse in der Weise ermäßigt, daß statt der bisher zur Anwendung gekommenen Sätze für Schnellzüge, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, die Sätze für die gewöhnlichen Personenzüge mit gleicher Preis-Ermäßigung zur Einführung gelangten.

Es fuhren mit Retourbillets: in der I. Klasse . . 19390 Personen, in der II. Klasse . . 485716 Personen und in der III. Klasse . . 1412688 Personen. Die Einnahme für dieselben betrug 410613 Thlr.

Abonnements- und Schülerbillets wurden bereits früher eingeführt.

VII. **Güter-Verkehr.** Die im Laufe des Jahres 1867 eingeführten mannigfachen Tarif-Ermäßigungen sind auf den Ertrag von wesentlichem Einfluß gewesen, was daraus sich ergiebt, daß bei 22663040 Ctrn., welche im Jahre 1867 mehr befördert wurden, sich im Ertrage nur ein Mehr von 504982 Thlrn. ergiebt. Außer diesen Tarifermäßigungen sind gegen früher besondere Einrichtungen nicht getroffen.

VIII. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben und Einnahmen.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transport-Verwaltung zuerst nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv-Achsmeilen, dann nach Verhältniß der durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und endlich nach dem Durchschnitt beider zur Vertheilung gestellt, die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gebracht.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maaßstabe.

Für die Zweigbahn Lethmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

Digitized by Google

IX. **Beamten-Pensions- und Kranken-Kassen.** Es bestehen:

a) eine Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden, aus der Zahl der Theilnehmer der Kasse gewählten Kuratoriums verwaltet wird; dieser Kasse müssen alle definitiv angestellten Beamten mit einem verhältnißmäßig geringeren Beitrage ebenfalls beitreten und erlangen sie für diesen geringeren Beitrag Ansprüche auf eine eventuelle Zuschuß-Pension und auf Kinder-Erziehungsgelder; auch können diese letzteren Beamten der Kasse bezüglich einer Wittwen-Versicherung beitreten;

b) eine Pensionskasse für die definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird;

c) eine Krankenkasse, welche von dem gedachten Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse unter Aufsicht der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird. Sämmtliche, mit weniger als 500 Thlr. Gehalt angenommene Beamte, ohne Unterschied, ob diese Annahme eine definitive, kontraktliche oder probeweise ist, sowie die ständigen Arbeiter, sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. und mehr besoldeten Beamten aber berechtigt, dieser Kasse anzugehören. Ultimo 1867 gehörten derselben 3205 Beamte und 1456 Arbeiter an und es betrug der Bestand der Kasse, die Effekten zum Nennwerthe gerechnet, 14119 Thlr. 9 Sgr.

X. **Neue Bahnlinien.** In der Ausführung waren begriffen:

a) die Zweigbahn von Haan bis Köln mit Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen; die Linie von Haan nach Mülheim (3,85 M. lang) und die Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen (0,73 Meilen) wurde beinahe ganz vollendet und die Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen am 25. September 1867 dem Verkehre übergeben; bezüglich der Strecke von Mülheim am Rhein nach Deutz und Köln ist die definitive Festsetzung noch nicht erfolgt;

b) die Zweigbahn von Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid, 2,49 Meilen lang;

c) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei dem Dorfe Hamm bei Düsseldorf, beinahe 1 Meile lang;

d) die Zweigbahn von Mülheim a. Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg; die Strecke Mülheim-Gladbach von 1,19 Meilen ist in der Ausführung begriffen, dagegen sind für die Fortsetzung der Bahn nach Bensberg die technischen Vorarbeiten noch nicht zum Abschluß gekommen;

e) die Ruhrthal-Eisenbahn von Düsseldorf über Arnsberg nach Warburg; in Betreff der Strecke Düsseldorf-Ratingen, Kettwig und Werden nach Kupferdreh, 5 Meilen lang, nähern sich die Vorarbeiten dem Abschlusse, dagegen waren dieselben für die Strecke Dahlhausen-Herdecke ult. 1867 noch im Gange; die 5,85 Meilen lange Strecke von Schwerte bis Arnsberg ist in Angriff genommen und auf der 12¼ Meilen langen Strecke Arnsberg, Meschede, Stadtberge, Warburg sind die Vorarbeiten noch im Gange;

f) die Zweigbahn von Bochum nach der Zeche Königsgrube beziehungsweise dem Bahnhofe Herne der Köln-Mindener Bahn, 0,98 Meilen lang, und

g) die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer von 1,33 Meilen Länge.

XI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

10b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo von 0,40 Meilen ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb derselben ist von der, Seitens der Holländischen Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für dieselbe verbleiben der Bergisch-Märkischen Verwaltung, sobald sie den Betrag von 3000 Gulden pro Jahr nicht übersteigen, wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Wie bereits ad II dieses Berichts erwähnt, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt:
für den Güterverkehr 74,45 Meilen = 560,78 Kilometer, für den Personenverkehr 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.
Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr zu 77,01 Meilen und für den Güterverkehr zu 79,37 Meilen angenommen, weil auf den Zweigbahnen Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen), von Duisburg nach dem Hochfelde (0,58 Meilen), Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen) und Kohlscheidt-Kämpchen (0,78 Meilen) ein Personenverkehr nicht stattfindet, wie ferner die Strecke Erkrath-Hochdahl (0,34 M.) wegen der geeigneten Ebene doppelt gerechnet und für die Zweigbahnen Ohligs-Wald-Solingen (0,75 M.) und Lethmathe-Iserlohn (0,73 M.) je eine Meile angenommen wird und weil endlich für die dem Güterverkehr dienende Zweigbahn Steele-Dahlhausen (0,52 M.) eine Meile in Ansatz kommt.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad III dieses Berichts.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 159 u. 160 beziehungsweise ad II a bis d dieses Berichts speziell angegeben.

76—86. In dem verwendeten Anlage-Kapitale ist das für die Strecke Haan-Opladen und Ohligs-Wald-Solingen verbrauchte nicht enthalten, weil die Bau-Ausgaben für diese Strecken und für die dem Verkehre erst im Jahre 1868 übergebene Strecke Opladen-Mülheim am Rhein zusammen verrechnet sind. Den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 liegen deshalb 74,22 Meilen = 559,02 Kilometer zu Grunde.

87a. Das Stamm-Actien-Kapital hat sich gegen das Vorjahr um 5000000 Thlr. vermehrt, welche emittirt wurden für den Bau einer Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg nebst den als zweckmäßig sich ergebenden Verbindungen mit den bergbaulichen und industriellen Anlagen der benachbarten Thäler und für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei Hamm oberhalb Düsseldorf.

Digitized by Google

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die für den Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ prozentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18000000 Thlr. mit 3¼ Proc. Zinsen vom Staate garantirt.

91d. Dies sind Grädrige Tender-Lokomotiven.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von 75,58 Meilen = 569,97 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 12.)

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

139 u. 145. Die im Laufe des Jahres 1867 neu beschafften 50 sechsrädrigen Personenwagen und 934 Güterwagen waren nur kurze Zeit im Betriebe: auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 27 resp. 563 Wagen mit 81 und 1126 Achsen und eine Durchschnittsleistung pro Achse von 4999,6 und resp. 1403,8 Meilen.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die hier (in Kol. 147) aufgeführten 404426 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von Güterwagen, wenn auch in besonderen Arbeitszügen, zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149a. Hierin sind auch die von den 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes zurückgelegten 16041 Achsmeilen enthalten.

149b. Von den hier aufgeführten kommen 31268 Achsmeilen auf die 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes, 154588 Achsmeilen auf fremde Gepäck- und 607107 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von 72,11 Meilen = 543,13 Kilometern zu Grunde. (Siehe ad II dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 12.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Ueber die im Durchgangs-Verkehre beförderten Güter sind besondere statistische Aufzeichnungen nicht geführt, dieselben vielmehr dem Binnenverkehre zugerechnet worden.

185b. Die hier angegebenen 1238 Centnermeilen sind von 57 Expreßgut zurückgelegt worden, die von den übrigen Fahrzeugen zurückgelegten Meilen sind nicht notirt.

230. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

263. Dies ist der Antheil des Holländischen Staates an der für die Strecke von der Preußisch-Holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme.

270—275. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen war die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe erforderlich, zu welcher der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie für die, zum Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten Obligationen einen Zuschuß von 106052 Thlrn. zu leisten hatte.

Aus dem Baufonds der Zweigbahn von Haan nach Köln waren 9468 Thlr zu decken.

Es sind deshalb in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen 4068356 + 106052 + 9468 = 4183876 Thlr.

275c. Dies ist der Betriebs-Ueberschuß der im Laufe des Jahres 1867 eröffneten Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn sind besondere Reserve- und Erneuerungsfonds eingerichtet, bezüglich deren jedoch insofern ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß besteht, als die Einnahmen und Ausgaben aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem Transportbetriebe, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber den Bestand dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve-Fonds. Thlr.	Bergisch-Märkischer Erneuerungs-Fonds. Thlr.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1866	257 247	353 505	187 739
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1867 incl. des Nominalwerths der angekauften Effekten	202 393	1 023 702	324 674
Summe der Einnahmen	459 640	1 377 207	512 413
Ausgaben im Jahre 1867 für			
a) Bahn-Anlagen (Schienen, Schwellen, Brücken ꝛc.)	9 246	636 377	233 583
b) Betriebsmittel	36 920	300 252	72 343
c) Papier und Druck neuer Coupons	679	—	5 201
d) Stempelkosten ꝛc. zum Vertrage über Erwerbung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	28 589	—	—
e) die zweite Rate des Kostenpauschquantums an das Komité des Bahnprojekts Köln-Düsseldorf Kassel	25 000	—	—
f) sonstige Ausgaben und zum Ankauf von Effekten	70 667	93 993	73 959
g) Nominalwerth verlauster und ausgelooster Effekten	76 100	101 800	79 900
Summa der Ausgaben	247 201	1 132 422	464 986
Der Bestand ult. 1867 beträgt . .	212 439	244 785	47 427

Digitized by Google

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	77,66	Meilen	und	im	mittleren	Jahresdurchschnitte	74,45 Meilen,
1866	„	70,14	„	„	„	„	„	69,75 „

pro 1867 mehr 7,52 M. überh. u. im mittleren Jahresdurchschnitte 4,70 Meilen.

288. Einschließlich der Betriebsdienst- und Baugüter wurden gegen das Jahr 1866 mehr befördert 22 663 011 Z.-Ctr. = 19,05 Proc.

346—365. Die mit 482 903 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die unter No. IXa dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 83 692 Thlr. beginnende Zeile auf die ad b ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

18. Hessische Nordbahn.

I. Die **Verwaltung** der ehemaligen Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, welche in Folge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, die Benennung „Hessische Nordbahn“ erhielt, ist vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen. Letzterer hat mit der Leitung der Geschäfte die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel“ beauftragt, welcher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation der Actionäre berathend und beaufsichtigend zur Seite steht.

Während des Jahres 1867 wurden Seitens der Gesellschafts-Deputation Unterhandlungen mit der Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens angeknüpft, welche eine Verschmelzung der Hessischen Nordbahn mit dem letzteren Unternehmen zum Ziele hatten.

Mit Genehmigung der Actionäre kam unterm 7/10. März 1868 ein Vertrag zwischen der Hessischen Nordbahn-Verwaltung und derjenigen des Bergisch-Märkischen Unternehmens zu Stande, welcher unterm 17. April desselben Jahres die Allerhöchste Bestätigung erhielt und nach welchem die Hessische Nordbahn vom 1. Januar 1868 ab in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übergeht.

Die Actionäre der Hessischen Nordbahn erhalten für jede Actie eine jährliche Rente von fünf Thalern.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,0	Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,20	„
Außer diesen	19,20	Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Haueda bis Warburg	0,62	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,82	Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzte Strecke Kassel-Guntershausen von 1,45 M. ist doppelgeleisig. Auf der Strecke von Gerstungen bis Bebra wurde im Jahre 1867 mit der Legung des zweiten Geleises begonnen.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

177b. Es wurden befördert: 24 Lokomotiven und 1150 Achsen anderer Eisenbahn-Fahrzeuge.

177c. An sonstigen Fahrzeugen kamen zur Beförderung: 33 Leichen und 920 Achsen Wagen u. s. w.

178b. Außerdem sind noch 4162 Achsen Thiere (in Wagenladungen) zur Beförderung gekommen.

260. Hierin sind 37171 Thlr. enthalten, welche eine Zinszahlung an die Main-Weser-Bahn aus der Zeit vom 1. Juli 1854 bis ult. 1867 repräsentiren.

19. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25 das Nähere. Veränderungen hierzegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 (wie im Vorjahre) folgende Linien:

A. **Die Oberschlesische Eisenbahn.**

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz	26,06	Meilen.
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna	0,23	„
zusammen	26,29	Meilen;

2) folgende Zweigbahnen:

a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der Königin-Louise-Grube	0,17	Meilen,
b) „ Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte	0,12	„
zu übertragen	0,29	Meilen, 26,29 Meilen,

Digitized by Google

übertragen	0,29 Meilen,	26,99 Meilen,
e) von Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube und Idahütte	1,70 „	
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube"	0,39 „	
e) „ Mysłowitz über Neuberun nach Oswiecim	3,04 „	
f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice	0,84 „	
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz	2,21 „	
h) „ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt	0,70 „	
i) „ Schwientochlowitz nach Königshütte	0,39 „	
zusammen	9,06 „	
Ueberhaupt	35,35 Meilen.	

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Mysłowitz) nach der Louisenglücks-Grube	0,27 Meilen,	
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht	0,14 „	
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube	0,20 „	
zusammen	0,71 „	
Von vorstehenden		36,06 Meilen
sind verpachtet: a) die Strecke Mysłowitz-Slupna-Landesgrenze	0,22 Meilen	
an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;		
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von	1,70 „	
an die Wilhelms-Bahn.		
Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von	0,07 „	
zusammen	2,0 „	
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe		34,06 Meilen.

B. Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen	21,94 Meilen.
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau	5,90 „
zusammen	27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. Die Stargard-Posener Eisenbahn

von Stargard über Woldenberg nach Posen von 22,62 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgeld für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thlrn. des 5 000 000 Thlr. betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thlr. jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

D. Die schmalspurigen **Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,27 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Mysłowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 u. 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der Letzteren.

Auf den schmalspurigen **Pferdebahnen** ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungsquantum umfaßte 15035425 Ctr. mit 20554922 Centnermeilen und 101374 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Beamten-Pensions-Kasse.** **Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.**

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1867 einen Bestand von 56699 Thlrn. und 380 Mitglieder hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter (ohne Bestand), eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 11638 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4747 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 14134 Thlrn. ult. 1867.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Verschmelzung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist

Digitized by Google

in Aussicht genommen. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1882 Thlrn. und 822 Theilnehmern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1730 Thlrn. ult. 1867.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 2 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

11. Von den hier aufgeführten 34,04 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:
a) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 29,10 Meilen,
b) die Zweigbahnen: Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,24 „
Morgenroth-Tarnowitz . . . . . 2,31 „
zusammen 31,65 Meilen.
Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,7 und für den Güterverkehr auf 34,04 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken wie folgt abgerundet sind:
1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 30,5 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,2 „
b) Morgenroth-Tarnowitz . . . . . 2,5 „
Summe wie oben 33,7 Meilen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II 1a und b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II 4 dieses Berichts), sowie für die ad V und VI aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

84. Hierin sind 251531 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,25 Meilen (siehe ad II 1a und b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen einschließlich der Baukosten der Maschinen-Bau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195211 Thlrn. hat ult. 1867 überhaupt 3388302 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282358 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener Eisenbahn.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B der Oberschlesischen Eisenbahn sind 363200 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 782200 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personen-Verkehr benutzten 31,65 Meilen der Oberschlesischen und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,49 Meilen oder 448,08 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 120625 Nutz- und 6630190 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 7732 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2564 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

175b. Außerdem sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers an Erd- und Kiesmassen frachtfrei befördert worden:
auf der Oberschlesischen E. . . . . 1154958 Ctr. (mit 5428995 Centnermeilen),
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E. . . . 398378 „ „ 803146 „
„ „ Stargard-Posener E. . . . . 271002 „ „ 753761 „

185a. Hiervon kommen . . . . . auf tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter / auf frachtfreie
bei der Oberschlesischen E. . . . . 1904312 Ctr.-Meilen, 26481331 Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E. . . . 159825 „ „ 5303330 „ „
„ „ Stargard-Posener E. . . . . 27470 „ „ 2206447 „ „
Die außerdem von den Erd- und Kiesmassen zurückgelegten Centnermeilen sind in der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 175b aufgeführt.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,65 Meilen zu Grunde.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 3814445 Thlrn.,
(einschließlich 492 Thlr. Reste) treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse
a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von . . . . . 24329 „
b) der Stargard-Posener Eisenbahn von . . . . . 35307 „
sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit . . . 64958 „
so daß hier (in Kol. 270—276) . . . . . 3939039 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 28117 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

Digitized by Google

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 u. 1863 der Statistik S. 27. resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1867 befördert:

65182 Personen,	1186 Stück Rindvieh ꝛc.,
4497 Ctr. Passagiergepäck,	51 Hunde,
2337684,2 Ctr. Güter,	13 Equipagen und
17 Pferde,	154 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., die Betriebskosten 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. und der Ueberschuß 2084 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf. betragen. Das Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt beträgt 76112 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. Dasselbe hat sich also zu 2,74 Proc. gegen 0,44 Proc. im Vorjahre verzinst.

III. **Bahn-Anlagen.** Die wesentlichsten Bau-Ausführungen während des Jahres 1867 waren folgende:

Auf dem Bahnhofe Bingerbrück wurde der vorhandene Lokomotivschuppen zur Unterbringung von weiteren 3 Maschinen vergrößert und der Bau eines mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Stations-Gebäudes begonnen. Auf dem Bahnhofe Langen-Lonsheim wurde ein massiver Güterschuppen erbaut und der auf dem Bahnhofe Sobernheim befindliche, in Holzwerk aufgeführte Güterschuppen nach Waldböckelheim versetzt. Das Stations-Gebäude zu Kronweiler brannte am 7. Mai ab, an dessen Stelle der Bau eines neuen in Angriff genommen wurde.

Die Räumlichkeiten der Wartesäle auf den Bahnhöfen Fischbach, Türkismühle, St. Wendel und Ottweiler wurden vergrößert. In Neunkirchen wurde eine neue Kohlenladebühne und in St. Wendel eine neue Viehrampe errichtet.

Mit der Ausmauerung der noch nicht vollständig ausgewölbten Tunnel wurde fortgefahren.

Auf dem Bahnhofe Türkismühle wurde die im Jahre 1866 begonnene Verbreiterung des Planums behufs Erweiterung des Geleises beendet und dieses Geleise nebst einer Weiche gelegt. Ueberhaupt hat in Folge eingetretener Vergrößerung des Verkehrs eine Vermehrung der Geleise stattgefunden: in Bingerbrück 222 lfde. Ruthen, in Kirn 130 lfde. Rthn., in Fischbach 33 lfde. Rthn., in Türkismühle 48 lfde. Rthn., in St. Wendel 78,42 lfde. Rthn. und in Neunkirchen 42 lfde. Ruthen. In Bingerbrück, Kirn, Ottweiler und Neunkirchen wurde je eine Centesimal-Brückenwaage aufgestellt.

In der Nähe der Endstation Neunkirchen wurde durch die Königl. Bergwerks-Direktion ein neuer Förderschacht für die Kohlengrube Ziehwald, sowie eine Verladestation und Zweigbahn nach der Hauptstation angelegt.

IV. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 71115 Thlrn. hatte und an welchen 397 Beamte Theil genommen haben;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 12121 Thlrn. hatte und 119 Theilnehmer zählte;
3) ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieser Fonds hatte ult. 1867 einen Bestand von 9141 Thlrn. Es nahmen an demselben ca. 323 Beamte und 440 Arbeiter Theil.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121b. Außerdem legten die Lokomotiven der Königl. Saarbrücker Eisenbahn auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück: 4635 Meilen vor Personenzügen, 16 Meilen vor Güter-, 4 Meilen vor Arbeitszügen, 210 Meilen als Vorspann und 168 Meilen leer, zusammen 5033 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden 93+8/100 Klafter Scheitholz und 11037 Stück Reiserwellen à 1/2 Cbfß. verbraucht.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 61976 Achsmeilen auf der Königl. Saarbrücker Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 61623 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172b—d. Dies sind ausschließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten. Die in Kol. 172b aufgeführten 377340 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter gefandt worden, erscheinen also doppelt.

197 u. 198. Von den Privat-Depeschen wurden 697 und von den Staats-Depeschen 15 von der Königl. Saarbrücker Eisenbahn übertragen.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

Digitized by Google

1451 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
9166 „ 24 „ 3 „ „ „ Güter-Verkehre (Kol. 217),
272 „ 15 „ 8 „ „ sonstigen Quellen (Kol. 219),
zus. 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207 durchschnittlich 15503 Thlr. pro Meile und 2058 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
„ „ 218 „ 33976 „ „ „ „ 4511 „ „ „ „
„ „ 221 „ 53513 „ „ „ „ 7104 „ „ „ „

255. Hierunter befinden sich 3626 Thlr. Remuneration und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 35508 Thlr. pro Meile und 4715 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Zur Verzinsung der Prioriäts-Obligationen pro 1867 mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 111451 Thlr. gegen 108468 Thlr. im Vorjahre zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864, 1866 und 1867 geleistete Gesammt-Zuschuß Seitens des Staats beträgt 776549 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 218 Thlr., / für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 3090 „
beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 85187 Thlr., / „ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 21223 „

346—365. Die mit 61672 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter No. IV. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellten Beamte, und die mit 9709 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . . 7,12 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . . 5,95 „
b) „ Nendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche . . . . 9,20 „
c) „ Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . . 1,28 „
d) „ dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal . . . . . 0,10 „
zusammen 22,76 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von der Idaweiche bis Idahütte . . . . . 0,21 Meilen,
2) „ „ „ „ Emanuelssegen . . . . . 0,80 „
3) „ „ „ „ Kattowitz . . . . . 0,62 „
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,
4) von der Landesgrenze bis Oderberg . . . . . 0,44 „
gepachtet von der Kaiser Ferdinands Nordbahn. zusammen 2,08 „
Ueberhaupt 24,84 Meilen.

Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit . . . . . 0,10 „
so daß im eigenen Betriebe verbleiben. . . . . 24,74 Meilen.

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk, von Idaweiche nach Idahütte und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,29 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt; es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 22,45 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 25304 Thlrn. abschloß und 31 Mitglieder hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2311 Thlrn. ult. 1867 und 289 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 491 Thlrn. ult. 1867 und 389 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 432 Thlrn. ult. 1867 und 415 Betheiligten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter, welcher später als definitives Mitglied der Direktion zugetheilt wurde.
14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 168 speziell angegeben.
209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschsumme.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat den Zweck denselben mitzuerfüllen.

Digitized by Google

22a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum der „Eisenbahn-Gesellschaft Gößnitz-Gera", deren Direktorium seinen Sitz in Nonneburg hat. Der Betrieb wird von der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine Verzinsung von 4 Proc. ergiebt.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen geführt.

121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 382 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütungen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

272. Diese 3,5 Proc. Dividende sind auf 847 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden; die im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen 750 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß. (Siehe Erläut. zu Kol. 87a.)

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

22b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch-Bayerischen Linie) führende Eisenbahn ist Eigenthum der „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", deren Direktorium seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstl. Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 367 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Digitized by Google

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Wagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 3008 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23 b. Zittau-Reichenberger-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt ist.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 21 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für Extrazüge (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht trennen lassen.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 15 900 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

24. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) „ mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . 3,30 „
zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr nicht statt.

Die im Jahre 1868 zwischen der Alberts-Bahn-Gesellschaft und der Königl. Sächsischen Staats-Regierung über den Erwerb der Alberts-Bahn in das Eigenthum des Staats gepflogenen Verhandlungen haben dahin geführt, daß zwischen dem Direktorium der Alberts-Bahn und dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium ein Vertrag vereinbart

Digitized by Google

wurde, welchen die am 3. November 1868 abgehaltene außerordentliche General-Versammlung der Actionäre genehmigte. Nach diesem Vertrage soll die Alberts-Bahn mit dem 1. Juli 1868 in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergehen. Die Uebergabe und die Vereinigung des Betriebes mit den Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen erfolgte am 28. November 1868.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 85) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

102b. Hiernter befindet sich ein Postwagen.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 59 Extrazügen befördert; von diesen ist nur die Einnahme, nicht aber die Personenzahl notirt.

201e. Hierin sind 2322 Thlr. Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Extrazüge enthalten.

279a. Diese 3814 Thlr. sind für außerordentliche Zwecke, als Steuerzuschläge, Reparaturen in Folge Beschädigungen durch Wasser u. s. w. verausgabt.

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel	14,08	Meilen,
2) die am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Altona nach Blankenese von	1,3	„
3) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von	0,92	„
von welcher 0,32 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;		
4) die Zweigbahn von Neumünster nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn)	4,60	„
5) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Aschеberg, Plön und Eutin nach Neustadt von	8,2	„
mit der Zweigbahn Kiel-Aschеberg von	3,6	„
zusammen	32,8	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Altona-Blankeneser Zweigbahn der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	32,3	„

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren folgende Strecken doppelgeleisig:

a) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	0,92	Meilen,
b) von Altona nach Pinneberg	2,0	„
c) „ Elmshorn nach Neumünster	6,0	„
d) „ Neumünster nach Rendsburg	4,60	„
zusammen	13,52	Meilen.
Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der Strecke Pinneberg-Elmshorn von . . .	2,0	„
dem Betriebe übergeben, so daß ult. 1867 die Bahnlinie Hamburg-Rendsburg von	15,52	Meilen ununterbrochen doppelgeleisig war.

2) **Brücken.** Die große Brücke über die Eider bei Rendsburg bedurfte einer bedeutenden Reparatur, mit welcher im Jahre 1866 begonnen wurde. Im Jahre 1867 wurde der größte Theil der Brücke mit neuen gußeisernen Trägern versehen. Der Rest der Reparatur soll im Jahre 1868 vollendet werden.

Die Kosten dieser Reparatur betrugen bis ult. 1867 40068 Thlr.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden ausrangirt: 1 Lokomotive, 2 Personen- und 5 Arbeitswagen. Durch Neuanschaffung sind hinzugekommen: 2 Güterzugs-, 4 Schnellzugs- und 4 Tender-Maschinen für gemischte Züge und 22 vierrädrige offene Güterwagen. Von den älteren Güterwagen wurden 10 zu Arbeitswagen umgebaut.

V. **Personenverkehr.** Seit Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn (16. Juli 1866) ist auf den Altona-Kieler Bahnen ein Versuch mit Einführung von Abonnements-Billets gemacht. Dieser Versuch hat jedoch nur auf Entfernungen von 1—3 Meilen zu einem Resultate geführt und vorzugsweise zwischen den Stationen Hamburg, Altona, Bahrenfeld, Flottbeck und Blankenese.

Die Abonnements-Billets werden ausgegeben für 1, 3, 6 und 12 Monate für II. und III. Wagenklasse.

Die Anzahl der im Jahre 1867 ausgegebenen Abonnements-Billets betrug 3409 Stück.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Hamburg bis Rendsburg (siehe ad III. dieses Berichts).

14. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844, die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845, die Ostholsteinischen Bahnen am 1. Juni 1866, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juli 1866 und die Zweigbahn Altona-Blankenese am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergeben.

76—85. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das Anlage-Kapital der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Von demselben kommen

Digitized by Google

		auf die Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 76.	Vorarbeiten	156654 Thlr.	8600 Thlr.
„ 77.	Grunderwerb	415089 „	30306 „
„ 78.	Bahnkörper	863000 „	255617 „
„ 79.	Oberbau	1334838 „	201802 „
„ 80.	Signalvorrichtungen, electromagnetische	in Kol. 90	5364 „
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	1237026 Thlr.	62922 „

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

84. Dies ist die Differenz zwischen Anlage-Kosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

95. Die hier aufgeführten 4172665 Thlr. repräsentiren die Anlage-Kosten der neueren Linien der Altona-Kieler Eisenbahn. Von demselben kommen:

auf den Altona-Kieler Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	738618 Thlr.
„ die Ostholsteinischen Bahnen	3053441 „
„ „ Altona-Blankeneser Zweigbahn	380606 „
Hierzu das Anlage-Kapital der älteren Linien mit	5894509 „

ergiebt ein Gesammt-Anlage-Kapital von 10067174 Thlrn.

Die Bau-Conti der neuen Bahnen waren ult. 1867 noch nicht abgeschlossen, es kann deshalb eine Spezifizirung und genaue Feststellung des verwendeten Anlage-Kapitals erst später erfolgen.

87c. Diese 220000 Thlr. sind im Jahre 1855 angeliehen worden.

90a. Hiervon sind 606170 Thlr. dem Reservefonds entnommen, der Rest von 85668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4500 Stück Altona-Kieler Stamm-Actien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Außer den hier aufgeführten Summen sind für Anschaffung von Transportmitteln verausgabt:

à Conto der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	63314 Thlr.
à „ „ Ostholsteinischen Bahnen	192619 „
zusammen	255933 Thlr.

164a. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Personen. Wie viele im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert worden, kann nicht angegeben werden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208 Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft sind im Jahre 1867 Privatdepeschen nicht befördert worden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

279a. Diese 12000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. In dieser Summe sind 22712 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Staatsrechnungswesen zu Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen hat die Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen ihr Rechnungsjahr, welches ebenfalls die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, aufgehoben und vom 1. Januar 1868 ab das Kalenderjahr eingeführt. Die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 umfassen die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,45 „
      und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . 0,20 M.,
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 „
      und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . 0,30 M.,
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „
   d) Weiden-Mitterteich-Eger . . . . . 8,05 „
   zusammen 81,4 Meilen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 vierrädrige Tender-Lokomotiven für den Rangirdienst, 8 sechsrädrige gekuppelte Lokomotiven mit Tendern, 10 Gepäck-, 2 Bahnpost-, 68 offene und 162 bedeckte Güterwagen (sämmtlich vierrädrig) vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1867 an 139 Personen in Summa 1675 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 65651 Thlrn. ab;

Digitized by Google

2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1867 zus. 3283 Mitglieder zählte, in der 15monatlichen Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. 1867 . . . 8349 Thlr. vereinnahmte, für 41 Sterbefälle 7619 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 730 Thlrn. ult. 1867 abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 189 Thlr. und in minimo 183 Thlr. gezahlt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden und es umfaßt das Betriebsjahr 1867 (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Ueberall da, wo eine genaue Ausscheidung nicht möglich war (z. B. bei den Einnahmen und Ausgaben Kol. 201—264 der Tabellen), sind annähernde Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Schwandorf und Irrenlohe ist doppelgeleisig. Zwischen Nürnberg und Mögeldorf (¼ Meile) ist der Bau des zweiten Geleises in Angriff genommen.
82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.
91d. Dies sind vierrädrige Tender-Lokomotiven, welche zum Rangirdienst verwendet werden.
109a. Hiervon kommen 2400 resp. 2600 Z.-Ctr. auf die Ladungsfähigkeit der Postwagen.
115a. Ebenso sind hierin die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.
230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.
285—296. Der hier aufgeführten Vergleichung des Verkehrs und Ertrages sind die Resultate des Betriebsjahres vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866 gegenübergestellt.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene
Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von. . . . . 1,745 „
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen enthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 19043 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 7236 Thlr., für die Transportverwaltung 24360 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1050 Thlr., zus. 32646 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf Station Berlin ist ein Reserve-Lokomotivschuppen, in Roßlau ein neues Stationsgebäude, in Elsnigk ein interimistisches Stationsgebäude, in Röderau ein Beamten-Logirhaus und ein Brennmaterialien-Schuppen und in Leipzig ein Lagerspeicher neu erbaut; ferner haben die Stationen Bitterfeld, Landsberg, Dessau und Röderau Centesimalwagen erhalten.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden beschafft: 4 neue Personenzug-Maschinen, 150 vierrädrige offene und 60 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 6 Personenwagen dritter Klasse und 6 vierter Klasse, 3 Bahnhofs-, 7 Bahnmeister- und 5 Erdtransport-Wagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

12. Die Tarifläge der einzelnen Bahnen ist in der Statistik pro 1866 S. 172 angegeben.
13. Von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Wittenberg . . .	12,61 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Bergwitz-Bitterfeld . . .	3,629 „	Jüterbogk-Linda	2,97 „
Landsberg-Halle	1,991 „	zusammen	20,922 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

104a. Hiervon sind 47 Erdtransport-, 80 Bahnmeister- und 36 Bahnhofswagen.
141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 292162 und auf fremden Bahnen 228043 Achsmeilen zurückgelegt; die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.
237. Hierin sind 47135 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.
243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Bahn- und der Expeditionslokale.
245. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.
284. Außerdem ist noch ein Fonds für Erweiterungsbauten und Reparaturen vorhanden, welcher ult. 1867 mit einem Bestande von 63922 Thlrn. abschloß.

Digitized by Google

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . . 35,91 Meilen,
b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . . 1,72 „
zusammen 37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Stationsbauten.** Der Ausbau der Haltestelle bei Seegefeld ist im Jahre 1867 vollendet worden; es sind daselbst folgende Gebäude errichtet: ein massives zweistöckiges Empfangsgebäude, ein massiver Güterschuppen und ein massives Stallgebäude mit Retiraden.

In Hamburg ist ein massiver Lokomotivschuppen zur Aufstellung resp. Reparatur von 7 Lokomotiven erbaut. Auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Zernitz, Wilsnack und Schwarzenbeck wurden die hohen Perrons abgetragen und an Stelle derselben niedrige Perrons angelegt und abgepflastert; auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Büchen und Schwarzenbeck sind außerdem Zwischen- resp. Seitenperrons hergestellt worden.

2) Auf freier Bahn wurden 5 Wohnhäuser für Wärterfamilien, zusammen 10 Wohnungen enthaltend, mit Stallgebäuden und Wirthschaftsbrunnen erbaut.

3) **Telegraphen.** Aus 285 Wärterbuden, welche mit elektrischen Läutewerken zur Signalisirung der Züge versehen sind, kann mit Hülfe von portativen Apparaten gesprochen werden. Als portative Sprech-Apparate waren früher Zeiger-Apparate in Anwendung, während im Laufe des Jahres 1867 zu diesem Zwecke Apparate nach Morsé'schem Systeme eingeführt sind.

Von den noch vorhandenen 30 hölzernen optischen Telegraphen sind 4 Stück durch eiserne ersetzt, so daß jetzt 256 Stück eiserne optische Telegraphen im Gebrauche sind.

III. **Die Betriebsmittel** sind im Jahre 1867 wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

Im **Zugang** kamen a) durch Neubeschaffung: 2 gekuppelte und 2 ungekuppelte Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 8 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 12 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse, 4 sechsrädrige Personen-Gepäckwagen, 6 sechsrädrige Güter-Gepäckwagen, 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen und 17 vierrädrige offene Materialien- (Arbeits-) Wagen;

b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 20 vierrädrige bedeckte und 7 offene Güterwagen, sowie 2 vierrädrige offene Ochsenwagen.

Der **Abgang** bestand in 1 gekuppelten Lokomotive nebst Tender, 3 sechsrädrigen Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 sechsrädrigen Personenwagen II. u. III., 12 sechsrädrigen Personenwagen III. Klasse, 38 achträdrigen bedeckten und 5 vierrädrigen offenen Güterwagen. Diese Betriebsmittel wurden als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft.

Außerdem wurden noch 2 sechsrädrige und 13 vierrädrige Kohlenwagen zu offenen Güterwagen und ein sechsrädriger Schweinewagen zu einem Ochsenwagen eingerichtet.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

13. Die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf, mit Ausnahme einer Strecke von 0,09 Meilen auf der Brücke über den Elde-Kanal zu Grabow, sowie die gepachtete Hamburg-Bergedorfer Bahn sind doppelgeleisig, die Büchen-Lauenburger Zweigbahn (1,72 M.) dagegen eingeleisig.

75—87. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 75) weniger verwendeten 26964 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16298000	Thlr.	Kol. 79.	Oberbau	4230338	Thlr.
„ 76.	Vorarbeiten	927636	Thlr.	„ 80.	Telegraphen (optische u. electromagnetische) .	108457	„
„ 77.	Grunderwerb	1490011	„	„ 81.	Bahnhöfe u. Wärterwohnungen	2523796	„
„ 78a.	Erdarbeiten	2025769	„	„ 83.	Betriebsmittel . . .	1581084	„
„ b.	Böschungen und Futtermauern	237626	„	„ 84.	Insgemein	1405139	„
„ c.	Einfriedigungen . . .	64862	„	„ 85.	Summa des verwendeten Anlage-Kapitals .	16271036	Thlr.
„ d.	Wege-Uebergänge . .	61567	„	„ 86	pro Meile Bahnlänge .	409643	„
„ e.	u. f. Brücken (kleine u. große)	1614751	„				

Digitized by Google

Kol. 86. pro Kilometer Bahnlänge 54387 Thlr.

Kol. 87a. Stamm-Actien . . . 9548000 Thlr.
„ 87c. Prioritäts-Obligationen 6750000 „

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1866.	pro 1867.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2368160 Thlr.	223084 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Herstellung und Reparatur von Krahnen, Drehscheiben, Brunnen ꝛc.	729844 „	149290 „
zusammen	3098004 Thlr.	372374 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind 1 Scheffel englische Steinkohlen = 64—70 Pfd. Coaks, 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks und 1 Tonne Braunkohlen = 3 Ctr. Kohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4979 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungsprämien ꝛc. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Littr. A von 5000000 Thlr. 9½ Proc.
„ „ „ „ „ B „ 3000000 „ 8½ „
} durchschnittlich also 9,125 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 207164 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 810204 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1867 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und erhielt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1867 befördert worden: 454818 Personen, 7549308 Ztr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf“ näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personenbeförderung	90088 Thlr.	für Viehtransporte	19474 Thlr.
„ Reisegepäck	2518 „	Extraordinaria	3590 „
„ Eil- und Frachtgüter . . .	115897 „	für Beförderung der Posten .	6806 „
„ Equipagen	1176 „	zusammen	239549 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als contractlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 119775 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 119774 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (33619 + 86155 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 119 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger“ Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen

Digitized by Google

der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 und 236, 253, 285, 286 und 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—276 und 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 3590 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—276. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Brücken.** Die kleine Havelbucht-Brücke bei Potsdam wurde im Jahre 1867 umgebaut und verstärkt; die früher aus Holzwerk hergestellte Ruthe-Brücke unter Aufbringung der die ganze Weite in einer Oeffnung überspannende, auf massiven Pfeilern ruhenden Blechträger-Konstruktionen umgebaut und zwei kleinere Brücken mit neuem Oberbau von Blechträgern versehen.

2. **Stationsbauten.** Der Außenbahnhof in Berlin wurde erheblich erweitert, der große Coaksschuppen in Brandenburg als zweiter Güterschuppen eingerichtet und in Magdeburg ein neuer Locomotivschuppen für 9 Maschinen errichtet.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Locomotiven, 12 Personenwagen und 16 vierrädrige bedeckte Güterwagen vermehrt, 2 sechsrädrige bedeckte Güterwagen dagegen ausrangirt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 11102 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

349. Diese 141 Thlr. sind Seitens der Gesellschaft für frühere Jahre nachgezahlt worden.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,92		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,66		
c) Neustadt a. O.-Vriezen, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	4,01	4,00		
d) Pasewalk-Meklenburgische Grenze, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	3,05	3,20		
zusammen			29,50	29,69
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen			22,83	22,80
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl Stralsunder Hafenbahn = 0,36 Meilen)	22,76	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,36		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,15 M.)	2,50	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen			30,43	30,47
		Ueberhaupt	82,76	82,96

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Auf den alten Bahnstrecken Berlin-Stettin-Stargard sind die Bahngeleise auf den Bahnhöfen und in deren Nähe (excl. des neuen am Jahresschlusse 1867 noch nicht vollendeten Güterbahnhofes bei Stettin) durch Anlage von Neben-Geleisen um 680 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Digitized by Google

Behufs Ueberführung der Chaussee bei Neustadt-Eberswalde wurde eine aus Eisen construirte Ueberbrückung ausgeführt.

Anstatt der vorhandenen Wärterbuden wurden 18 Familienhäuser erbaut.

Ferner sind 1211 Quadratruthen Anpflanzungen von Bäumen neben der Bahn, 350 lfde. Ruthen Erdwälle und 1229½ lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt und 8 Glockenhäuser erbaut.

An Stationsbauten kamen zur Ausführung: die Erweiterung des Empfangsgebäudes in Neustadt-Eberswalde um 4325 □Fuß Grundfläche, ein Anbau am Empfangsgebäude zu Biesenthal und eine Perronhalle in Neustadt-Eberswalde mit 13 890 □Fuß Grundfläche.

Die Telegraphen-Anlagen wurden durch Herstellung der 3. Leitung von Stettin bis Stargard um 4,56 Meilen Leitungsdraht vermehrt und 20 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet, welche den Zweck haben, im Fall des Liegenbleibens eines Zuges von den Bahnstationen die erforderliche Hülfe zu requiriren, wodurch die portativen Apparate überflüssig geworden sind.

Hinterpommersche Bahn.

Zu dem bei der Stammbahn angegebenen Zwecke wurden 19 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet.

Vorpommersche Bahn.

Auf dem Bahnhofe Pasewalk wurden die Geleise um 381 lfde. Ruthen und 13 Zungenweichen vermehrt.

Ein Wärterhaus wurde erbaut, sowie 225 lfde. Ruthen Erdwälle und 500 lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt.

An Stationsbauten wurden ausgeführt: 2 bedeckte Perronhallen von 17 000 □Fuß Grundfläche und 1 Wohngebäude auf dem Bahnhofe Pasewalk.

IV. **Betriebsmittel.**

Stammbahn.

Im Jahre 1867 sind angeschafft: 8 Lokomotiven nebst Tendern, 2 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée III. Klasse und 1 Postcoupée, 4 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée I. Klasse und 2 Coupée's II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée IV. Klasse zu 55 Plätzen, 2 vierrädrige Gepäck- und 52 bedeckte Güterwagen.

Ausrangirt wurden 4 Lokomotiven, 3 vierrädrige und 9 sechsrädrige offene Güterwagen.

Auf der **Hinterpommerschen** und **Vorpommerschen** Bahn sind Neuerungen im Bestande der Betriebsmittel nicht vorgekommen.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	. . . . .	5,77	Personenmeilen	und	eine Einnahme von	15,138	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	. . . . .	3,47	„	„	„ „ „	8,891	„
„ „ Vorpommerschen E.	. . . . .	4,07	„	„	„ „ „	10,063	„

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	. . . . .	21,60	Centnermeilen	und	eine Einnahme von	6,636	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	. . . . .	20,03	„	„	„ „ „	5,414	„
„ „ Vorpommerschen E.	. . . . .	19,78	„	„	„ „ „	5,727	„

VI. Für den **Personen-Verkehr** zwischen sämmtlichen Stationen des Berlin-Stettiner Bahngebiets werden schon seit 1. April 1862 (für die neu eröffneten Strecken Neustadt-Eberswalde-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Grenze seit Anfang 1867) Tagesbillets für die II. und III. Wagenklasse ausgegeben, welche früher auf einen, jetzt auf zwei Kalender-Tage, vom Beginn der Hin- bis zum Antritt der Rückfahrt gerechnet, Gültigkeit haben und deren Preise ⅔ resp. ⅗ der gewöhnlichen Fahrpreise betragen.

Im Jahre 1867 sind solche Tagesbillets auch für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin und Stettin einerseits und den Stationen der Stargard-Posener Bahn andererseits, ferner zwischen der Station Strasburg U. M. und der Station Oertzenhof der Friedrich-Franz-Bahn eingeführt.

VII. **Beamten-Pensionskassen.** Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

Außerdem besteht noch für die sämmtlichen Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen der Strecke Stettin-Stargard) eine im Jahre 1867 vereinigte Sterbekasse, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 31 100 Thlrn. abschloß und 2412 Mitglieder zählte, von denen 1069 mit 50 Thlrn. und 1343 mit 25 Thlrn. versichert waren.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von der Cöslin-Stolp-Danziger Bahn befindet sich die Strecke Cöslin-Stolp im Bau. Die Strecke Stolp-Danzig konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil dieselbe noch vielfacher Rektifikationen unterzogen werden mußte und das Terrain im Danziger Stadt- und Landkreise noch nicht unentgeldlich überwiesen war.

Der neue Güterbahnhof bei Stettin ist im Wesentlichen hergestellt und im Frühjahr 1868 dem Verkehre übergeben; die neue Verbindung desselben mit dem Personenbahnhofe vermittelst Ueberbrückung der Oder und des dazwischen liegenden Terrains wird jedoch erst gegen Ende des Jahres 1868 betriebsfähig hergestellt sein.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I. dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken:

Digitized by Google

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Casekow von Station 13,21—13,26	114,5	„
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis zum Bahnhofe Stettin	1186,4	„
vom Bahnhofe Stettin in der Richtung nach Stargard bis Station 0,08	180,6	„
auf dem neuen Güterbahnhofe bei Stettin von Station 0,25—0,38	338,0	„
vom Bahnhofe Finkenwalde bis zum Bahnhofe Damm (Station 0,91—1,16) . . .	500,0	„
zusammen	21 230,9	Ruthen
	= 10,67	Meilen.

Vorpommersche E.

78c. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 876 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Die Anlage-Kosten des Güterbahnhofes bei Stettin sind hierin noch nicht enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschlusse 9 074 000 Thlr. (Nominalbetrag) begeben.

Hinterpommersche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 1/3 Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proz. beträgt.

Stammbahn.

90a. Diese Summe ist aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet, wogegen die aus dem Reserve- ꝛc. Fonds für die Erweiterung der Bahnanlagen ꝛc. gezahlten Beträge bereits in Kol. 85 enthalten sind.

Vorpommersche E.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a. mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Reparation (siehe ad II. dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residnarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt, die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

199. Die überhaupt erhobenen Telegraphen-Gebühren auf den Stationen aller 3 Bahnlinien betragen 6283 Thlr., wie viel davon auf jede Bahnlinie trifft, ist nicht ermittelt.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2194	1144	975
Miethe für die Transportmittel	12 562	8009	23 318
Insgemein, Pächte, Miethe, Zinsen	56 097	10 141	8092
In Folge Repartition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel von der Stamm- und der Vorpommerschen Bahn erstattet . .	—	7610	—
zusammen	70 853	26 904	32 385

234. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	997	214	512
„ Insertionskosten	8	—	—
„ Heizung und Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn ꝛc. .	15 630	5942	9158
„ Unterstützungen und Insgemein	5021	5621	9369
zusammen	21 656	11 777	19 039

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier ist aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

252. Hiervon kommen:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
auf Heizung und Erleuchtung der Lokale und Züge	10 865	3391	4304
„ Geräthe	8127	2537	3219
„ Versicherungs-Prämien	665	207	263
„ Unterstützungen und Insgemein	10 619	3315	4207
zusammen	30 276	9450	11 993

Digitized by Google

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 334 229 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 311 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 403 803 Thlr. gezahlt.

Stammbahn.

272a. Die Zinsen von 1 073 000 Thlr. à 4 Proc. sind aus dem Baufonds, die Zinsen der übrigen, sowie die Dividenden der begebenen Actien (9 074 000 Thlr.) aber aus dem Ueberschusse gedeckt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug:
bei der Stammbahn 53 143 Thlr., bei der Hinterpommerschen E. 25 173 Thlr., bei der Vorpommerschen E. 17 387 Thlr.

31. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Breslau-Waldenburg wurden 1421,9 laufende Ruthen und auf der Strecke Liegnitz-Königszelt 2148,3 laufende Ruthen aus Schienen von 4½ Zoll Höhe bestehende Geleise durch 5 Zoll hohe und 21 Fuß lange Schienen ergänzt.

Auf den Bahnhöfen Breslau, Mettkau, Königszelt, Neuhof, Gr. Rosen, Striegau, Faulbrück und Gnadenfrei sind die Schienengeleise theils wegen Erweiterung der Bahnhöfe, theils wegen Einrichtung zu Kreuzungs-Stationen vermehrt worden.

2. **Stationsbauten.** Auf Station Breslau wurde der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 7 Maschinen erweitert und vor demselben 7 Löschgruben und eine neue Drehscheibe errichtet. Auf den zur Erweiterung des Bahnhofes erworbenen Flächen ist eine 2 bis 2½ Ruthen breite, 142,9 laufende Ruthen lange mit Granit gepflasterte Zufuhrstraße angelegt und eine Wagen-Reparatur-Werkstätte zur Aufnahme von 15 Wagen nebst einer Schmiede errichtet worden.

Auf Bahnhof Königszelt ist der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 6 Maschinen umgebaut und gleichzeitig sind 3 Kohlen-Ladebühnen, sowie eine massive Vieh- und Equipagen-Rampe errichtet worden.

Auf Station Freiburg wurde die defekt gewordene Drehscheibe durch eine neue größere ersetzt.

Die Wärterbuden sind in Folge der Bahnhofs-Erweiterungen um 15 Stück vermehrt worden.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 50 bedeckte Güterwagen vermehrt, wogegen 6 offene Güterwagen ausrangirt worden sind.

III. **Personen-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1867 sind Tagesbillets von und nach allen Stationen zu ermäßigten Preisen für alle Tage der Woche eingeführt worden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

162. Hiervon sind 39 956 Militair-Personen und 119 Postfreipaß-Inhaber.

177c. Dies sind 40 Leichen und 36 Militair-Fahrzeuge.

201e. Für die Militair-Personen sind 12 769 Thlr. vereinnahmt.

283a. Diese 5271 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen Nominal- und Courswerth verkaufter Effekten.

32. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von . . . . . 3,28 Meilen.

Außerdem hat die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . . . 2,10 „

von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,38 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.,** welche die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar, Main-Weser, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, ist Eigenthum der Stadt Frankfurt.

Letztere hat die Kosten der Unterhaltung und Bewachung zu tragen, wogegen die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft den Fahrdienst gegen einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter übernommen hat.

Auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personen-Beförderung nur ausnahmsweise in Extrazügen stattfindet, wurden im Jahre 1867 zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den West-Bahnhöfen 2 072 208 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 486 133 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollbeie 216 943 Centner, demnach in Summa 2 775 284 Centner Frachtgüter befördert. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 446 114 Ctr. = 19,15 Proc.

Digitized by Google

Sämmtliche Frachtgüter haben 2 423 746 Centnermeilen zurückgelegt. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,$_{222}$ Pfennige.

Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte haben 9421 Thlr. betragen (Zunahme gegen das Vorjahr 1735 Thlr. = 22,$_{56}$ Proc.). Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können speziell dafür zu 6500 Thlr. geschätzt werden.

Auf der Verbindungsbahn wurden 1574 Fahrten mit 1533 Nutzmeilen und 85 818 Wagen-Achsmeilen zurückgelegt.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6541 Ctr. Kohlen und 6 Klafter Holz im Werthe von 1900 Thlrn., sowie Schmier- und Putzmaterialien im Preise von 200 Thlrn.), ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienst-Personal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121 f, 122, 123d, 124d, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254a u. b, 264 und 265a u. b) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrdienste in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220, 221a u. b, 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kolonnen 152, 153, 170—174, 183c u. d, 184, 188c u. d, 189 und 190b außer Berücksichtigung geblieben.

III. **Bahn-Anlagen.** Zur Vervollständigung derselben sind von bedeutenderen, zur Ausführung gekommenen Bauten namhaft zu machen: die Vermehrung von Geleisen, die Herstellung eines provisorischen Kohlen-Entladeplatzes zu Hanau und die Auffüllung des dortigen Bahnhofes, die Aufführung von 27 Bahnwärterhäusern (davon 1 mit Wartezimmer an der Hochstadt-Dörnigheimer Haltestelle), sowie eines Wohngebäudes auf der Station Mainkur für Beamte und die Erweiterung des Expeditionslokals daselbst.

IV. **Betriebsmittel.** Auf den Untergestellen von Personenwagen wurden 3 offene Güterwagen hergestellt, 25 bedeckte Güterwagen in Bestellung gegeben und die Abänderung der Wagen vom Bayerischen Niederpuffer- auf das Vereins-System vollendet.

V. Der **Betrieb** erlitt durch den Brand der massiven, 78 Meter langen und 20 Meter breiten Güterhalle zu Frankfurt am 30. Oktober 1867 — wahrscheinlich durch die Selbstentzündung eines falsch deklarirten feuergefährlichen Frachtgutes veranlaßt — beschwerliche und bis zu deren Wiederherstellung andauernde Behinderungen, deren Bewältigung einen größeren Aufwand an Kräften und Kosten erheischte und die wegen der Schwierigkeit der Verladung und des Rangirens der Züge in Folge des Mangels der Halle und der dieselbe umgebenden Geleise während der durch den Winter verlängerten Bauzeit auch selbst auf den regelmäßigen Verlauf des Fahrdienstes influirte. Die aus der Versicherung des Gebäudes und der darin befindlichen Utensilien erhaltene Entschädigung wird die durch die Provisorien und die Rücksichtnahme auf die ungestörte Erledigung des Betriebes vertheuerten Wiederherstellungskosten nicht decken. Die Vergütung für die bei dem Brande der Güterhalle zerstörten Frachtgüter wurde Seitens der Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft Providentia geleistet, bei welcher die lagernden und fahrenden Frachtgüter versichert sind.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 80 Mitglieder zählte, 429 Thlr. vereinnahmte, an 36 Mitglieder 373 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 570 Thlr. besaß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Bremssystem der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 71 214 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgabe von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 33 663 auf die Hauptbahn und 1533 auf die Verbindungsbahn.

129b u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 52 464 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6541 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 155,$_{6}$ Zoll-Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 426,$_{6}$ Z.-Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht für die Hauptbahn 3,$_{490}$ Pfd. und für die Verbindungsbahn 7,$_{622}$ Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen

für die Hauptbahn	.	15 232 Thlr. überhaupt,	13,$_{57}$	Sgr. pro Nutz- und 3,$_{62}$	Pfge. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsb.		1 900 „ „	37,$_{18}$	„ „ „ „	7,$_{37}$ „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 85 818 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 589 308 betragen.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

Digitized by Google

219. Hierin sind 9421 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad II. dieses Berichts) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises (7844 Thlr.) und von 4 Drehscheiben (5890 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 444 Thlr. Kosten der Unterhaltung von Mobilien und 761 Thlr. Unterhaltungskosten der übrigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern betrugen 722 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämien 977 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen)	23 258 Thlr.
b)	Vergütigung an die Bayerische Staatsbahn für die Besorgung des Stationsdienstes in Aschaffenburg	2 571 „
c)	Besoldung des Zug-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 283 „
d)	Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 778 „
e)	Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 459 „
f)	Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen und Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst	8 789 „
g)	Aushülfe bei stärkerem Verkehr	794 „
h)	Ersatz für Kranke	726 „
i)	Zulage für die Material-Verwaltung	83 „
k)	Kosten der Dienstkleidung	1 811 „
	zusammen	61 552 Thlr.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn (4076 Thlr.), sowie die Unterhaltungskosten der Laternen (235 Thlr.).

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen mit 190 Thlrn. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223—237, 243 u. 248 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht geeignet.

282. Hierin sind auch die aus dem Betriebs-Ueberschusse überwiesenen 13 734 Thlr. enthalten, welche zur Erneuerung eines Theils des Geleises und von 4 Drehscheiben verwendet und in Kol. 283a aufgeführt sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 224.)

287. Die Abnahme rührt von den Truppen-Transporten her, indem im Vorjahre während der Kriegsperiode 70 339 Militairs befördert wurden.

33. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

147. Die von den offenen Güterwagen in den Arbeitszügen zurückgelegten Achsmeilen sind hierin enthalten.

164a. Dies sind die beförderten Militärpersonen. Wie viele hiervon im direkten Verkehre befördert wurden, kann nicht angegeben werden.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofs Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 2976 Thlrn. mitenthalten.

237. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 3886 Thlrn.

256. Desgleichen hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1409 Thlrn.

359. Hierin sind 189 Thlr. Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast enthalten.

34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

Digitized by Google

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze. . .	6,29	Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26	„
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91	„
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn)	3,54	„
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M.	0,39	„
zusammen	24,39	Meilen,

auf welche die vorliegenden statistischen Notizen sich beziehen.

Die Worms-Alzeyer Bahn in ihrer ganzen Länge von . . . . . 3,97 „

wurde am 18. April 1867 für den Personenverkehr eröffnet. (Der Güterverkehr auf dieser Strecke begann bereits am 27. Dezember 1866.)

Die Worms-Alzeyer Bahn wurde im Jahre 1867 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Einnahmen dieser Strecke haben betragen:

aus dem Personenverkehre	32200 Thlr.
„ „ Güterverkehre	23673 „
„ sonstigen Quellen	3265 „
zusammen	59138 Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	38326 „
Der Ueberschuß von . . .	20812 Thlrn.

wurde dem Baufonds gutgeschrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden in den Stationen Guntersblum und Osthofen die Ausweiche-Geleise verlängert und in den Gemarkungen Nierstein und Worms zwei Bahnwärterhäuser erbaut.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Mainz-Bingen bestanden in der Errichtung eines Güterschuppens in der Station Heidesheim, in der Erweiterung des Güter-Expeditionslokals in der Station Bingen und in der Erbauung zweier Bahnwärterhäuser in den Gemarkungen Budenheim und Gau-Algesheim.

Die im Vorjahre in der Station Gustavsburg der Mainz-Aschaffenburger Linie begonnenen Arbeiten zur Herstellung einer direkten Verbindung der östlichen Hafengeleise mit den Hauptgeleisen kamen zur Vollendung. Auf der Nordseite des Hafens wurden zwei Geleise gelegt, wovon das längst des Hafens liegende auf einem Holzgerüste zum bequemen Aus- und Einladen hergestellt ist. Beide Geleise wurden mittelst der Drehscheibe mit den anderen Geleisen in Verbindung gebracht.

In der Station Bischofsheim wurde zur Erleichterung des starken Viehtransportes ein Stall zum Unterbringen von 160 Stück Ochsen erbaut und zum Behufe des raschen Ein- und Ausladens des Viehes und Rangiren der Viehzüge verschiedene Aenderungen an den Geleisen vorgenommen.

Das in der Station Groß-Gerau befindliche provisorische Stationsgebäude genügte nicht mehr, es wurde deshalb die Errichtung eines definitiven Empfangsgebäudes begonnen.

In dem Centralbahnhofe zu Mainz kam zwischen dem Administrationsgebäude und dem Wohnhause in der Backsgasse ein zweistöckiger feuersicherer Bau zur Einrichtung eines Effektenbüreaus zur Ausführung.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1867 um 150 offene Güter- (Kohlen-) und 20 offene Viehwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die rückständigen Erdarbeiten der Worms-Alzeyer Bahn wurden im Laufe des Jahres 1867 vollendet, die Böschungen mit urbarer Erde bekleidet und eingesäet. Mit der Erbauung von 13 Bahnwärterhäusern wurde im Sommer begonnen, ein Theil davon ganz vollendet und die übrigen unter Dach gebracht. Die nöthigen Einfriedigungen an der Bahn wurden hergestellt und die lebenden Zäune angelegt.

Bezüglich der projektirten neuen Bahnlinien ist zu erwähnen, daß die Vorarbeiten der Rheinhessischen Bahnlinien vervollständigt, die früher projektirte Linie von Bodenheim nach Alzey aufgegeben und eine direkte Linie von Mainz über Nieder-Olm und Wörrstadt nach Alzey projektirt wurde. Diese Linie vereinigt sich in Armsheim mit der projektirten Alzey-Binger Linie, so daß Armsheim-Alzey eine gemeinschaftliche Strecke für beide Bahnen wird. Zur Erreichung der Sandsteinbrüche in Flonheim wird eine Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim projektirt.

Die projektirte Odenwaldbahn in der Provinz Starkenburg wurde in der Richtung von Darmstadt über Nieder- und Ober-Ramstadt, Reinheim, Wiebelsbach, Höchst, König und Michelstadt bis Erbach bearbeitet, wobei als Maximum der Steigung 1 : 80 angenommen wurde.

Ferner wurden die Vorarbeiten für eine Linie von Darmstadt über Griesheim und Gernsheim nach Worms, sowie für eine Bahn von Worms nach Bensheim in Angriff genommen.

Diese Linien werden zusammen eine Länge von ca. 15 Meilen erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

9. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Alzey beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 28,26 Meilen.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,55 M.) und von Worms bis zur Grenze (0,49 M.).

Digitized by Google

14. Die Betriebs-Eröffnungen der einzelnen Bahnstrecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 182 speziell angegeben.

92, 97b, 99a 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b u. 116b. Bei diesen Durchschnittsberechnungen ist die Bahnlänge zu 28,₃₆ Meilen angenommen, weil die Transportmittel auch auf der Worms-Alzeyer Bahn in Benutzung waren.

108. Dies ist nur die Zahl der Reserve-Achsen mit Rädern für Wagen.

121b. Die Lokomotiven waren außerdem 32274 Stunden mit Rangirdienst beschäftigt.

122. Außerdem haben die Lokomotiven 15288 Nutzmeilen auf der Worms-Alzeyer Bahn zurückgelegt.

123d. Die Material- und Arbeitszüge werden nicht als einzelne Züge, sondern nur tageweise notirt.

129b. Außerdem wurden 33323 Ctr. Steinkohlen von besonderen Maschinen im ausschließlichen Rangirdienste verbraucht. Der Verbrauch pro Stunde beträgt 103,₂ Z.-Pfd. Kohlen.

135. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 6112782 Achsmeilen zu Grunde. (Siehe Erl. zu Kol. 153.)

137a. Dies sind die Kosten des im eigentlichen Fahrdienste verbrauchten Brennmaterials einschließlich des Tragens desselben auf die Tender. Die Gesammtkosten des außerdem im Rangirdienst verbrauchten Brennmaterials betrugen 8592 Thlr.

141. Hierin sind 22964 Meilen enthalten, welche die Postwagen auf fremden Bahnen zurücklegten. Außerdem haben fremde Postwagen 63854 Achsmeilen auf den Linien der Hessischen Ludwigsbahn zurückgelegt. Die letzteren sind bei Kol. 153a mitgezählt, wogegen die ersteren ausgeschlossen wurden.

145. Dieser Durchschnitts-Berechnung liegen 1592 Achsen zu Grunde, da ein Theil der Wagen erst im Laufe des Jahres angeschafft worden ist.

153. Hiervon entfallen 229370 Achsmeilen auf die Worms-Alzeyer Bahn, es verbleiben daher für die übrigen Strecken 6112782 Achsmeilen. Bei der Durchschnittsberechnung pro Meile sind 28,₃₆ Meilen in Ansatz gebracht.

165. Außerdem wurden noch 111154 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 12479½ Wagenladungen Thiere befördert.

230. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Neben-Anlagen.

234. In dieser Summe sind 20205 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a. M. und Aschaffenburg und 5878 Thlr. Pächte für städtisches und Festungs-Terrain ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

35. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

88. Die Actien bestehen aus 4000 Stück (nicht 400 Stück, wie in der Statistik pro 1866 irrthümlich angegeben) Littr. A. und 4000 Stück Littr. B. zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben aber bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 88 erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividende berechtigt.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 183 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 72,₃₂₄ Meilen,
von welchen die Strecken von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von 0,₃₄₆ Meilen,
an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen,
und die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . 1,₅₆₁ „ 2,₁₀₇ „
an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.
Im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 70,₂₁₇ Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Laufe des Jahres 1867 sind 1918 lfde. Ruthen neue Bahnhofs- und Neben-Geleise gelegt worden, wodurch die Länge der überhaupt vorhandenen Geleise auf 148,₃₅₁ Meilen gestiegen ist.

2. **Schienen von Guß- und Puddelstahl.** Im Jahre 1864 sind versuchsweise in die am meisten befahrenen Strecken der Bahn, zu beiden Seiten des Bahnhofes Oberhausen, Schienen von Guß- und Puddelstahl, von Feinkorn- und cementirtem Eisen von verschiedenen Lieferanten, im Ganzen 770 Stück eingelegt und nach 3½jähriger Befahrung im Anfange des Jahres 1868 einer näheren Untersuchung unterworfen worden.

Die Geleise am östlichen Ende des Bahnhofes liegen in einer Curve von 300° Radius und werden täglich von 40 bis 50 Lokomotiven verschiedener Art mit Personen- und Güterzügen, die hier häufig gebremst werden, befahren. Die Geleise am westlichen Ende des Bahnhofes liegen in gerader Linie und wird jedes derselben nur von etwa 25 bis 30 Zügen resp. Lokomotiven befahren. Nur auf einem dieser Geleise wird gebremst, das andere dient für die abfahrenden Züge und hat schwebende Stöße.

Digitized by Google

Die Schienen selbst sind 5" hoch mit Puddelstahl-Laschen-Verbindung, jede mit 4 Bolzen und ¾ Zoll Durchmesser und auf Schwellen gestoßen.

Im Ganzen befanden sich die mit den Versuchsschienen belegten Strecken in gutem Zustande in Bezug auf ihre Höhenlage, Richtung, äußere Form und Verbindungstheile.

Von allen eingelegten Schienen sind nur zwei zur Auswechselung gekommen: eine Puddelstahlschiene, welche nach 2¼ Jahren in der Platte abgedrückt war und in der Oberfläche des Kopfes geöffnete und angedeutete Schweißfugen der vertikalen Packetirung zeigte, und eine Feinkorn-Schiene mit den gleichen Merkmalen, welche nach etwa 3 Jahren der Befahrung ausgewechselt werden mußte.

Alle übrigen Schienen haben sich im Verhältniß des bedeutenden Angriffs, welchen sie täglich zu ertragen haben, in ihrer äußeren Form fast durchweg wohl erhalten; am besten die Gußstahl- und cementirten Schienen.

Eine vorgenommene genaue Messung des Verschleißes ergab im Allgemeinen Folgendes:

a) in den am meisten mit gebrannten Zügen befahrenen Geleisen beträgt die Abnahme der Schienenhöhe im Kopf ⅞ bis 1 Linie preuß., also $^{1}/_{60}$ der Schienenhöhe resp. ¼ der zulässigen Abnutzung des Kopfes;

b) in den weniger befahrenen Geleisen ½ bis höchstens ⅔ Linien.

Hieraus berechnet sich eine Jahres-Abnutzung

ad 1 von nahe 0,₂₉₆ Linien, ad 2 von nahe 0,₁₆₁ Linien.

Die Abnutzung zeigt sich am gleichmäßigsten bei den Gußstahlschienen, gleichviel von welchem Lieferanten, und bei den cementirten Schienen von der Gesellschaft Phönix zu Ruhrort; bei letzteren ist auch die gewölbte Oberfläche des Kopfes noch vollständig erhalten, die bei ersteren sich etwas flach abgefahren hat.

Die Puddelstahl- und Feinkornschienen sind im großen Durchschnitt zwar auch gut erhalten, es zeigen sich jedoch bei einzelnen nicht unbedeutende Abdrückungen der Kopfplatte und Anfänge seitlicher Lösung derselben, sowie Spuren von Schweißfugen.

3. **Stationsbauten.** Zwischen den Stationen Gelsenkirchen und Herne ist an der Südseite der Bahn ein neuer Rangir- und Sammel-Bahnhof unter der Benennung Pluto-Bahnhof angelegt worden, auf welchem neben dem dritten Bahngeleise 5 Parallelgeleise von 648 lfden. Ruthen Länge und 11 Verbindungsweichen zur Ausführung gekommen sind.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 24 Lokomotiven, 17 Tender, 36 Personenwagen und 669 Lastwagen neu beschafft, dagegen 7 Lokomotiven, 3 Personenwagen und 19 Lastwagen ausrangirt. Der gesammte Fuhrpark umfaßte hiernach am Schlusse des Jahres 312 Lokomotiven, 274 Tender, 238 Personenwagen und 7755 Lastwagen aller Art, letztere mit einer Ladungsfähigkeit von 1323700 Z.-Ctrn.

IV. **Neue Bahnlinien.** Für den Ausbau der Venlo-Osnabrücker Bahn nebst deren Abzweigung nach dem Kohlenrevier sind die definitiven Vorarbeiten überall fertig gestellt mit Ausnahme einer kurzen Strecke in der Nähe von Wesel, deren Richtung von der noch höheren Orts zu bestimmenden Lage der hier zu erbauenden festen Rheinbrücke abhängig ist. Auf der Abzweigung Pluto-Bahnhof-Haltern-Münster wurden die großen Einschnitte bei Recklinghausen, Dülmen und Münster, sowie die Lippe-Verlegung bei Haltern in Angriff genommen und auf der Strecke Münster-Osnabrück die Erdarbeiten an den Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich begonnen.

Zum Weiterbau der Bahn von Osnabrück über Bremen nach Hamburg mit einer festen Elb-Ueberbrückung zwischen Harburg und Hamburg ist der Gesellschaft ebenfalls die landesherrliche Konzession ertheilt worden. Für die Elb-Ueberbrückung wurden die Vorarbeiten so rasch gefördert, daß schon im Juni 1868 die Baugruben für die Strompfeiler theilweise ausgebaggert und die Rammarbeiten begonnen werden konnten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:

a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	35,₂₉₀	Meilen,
b) auf der Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort	1,₁₂₀	„
c) „ „ „ „ Duisburg zum Duisburger Hafen	0,₂₅₉	„
d) „ „ Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen	1,₂₅₀	„
e) auf der Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke) auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen	1,₈₃₄	„
f) auf der Betzdorf-Siegener Zweigbahn auf den Bahnhöfen	0,₂₄₆	„
zusammen	39,₉₉₉	Meilen.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856 und auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

75. In dieser Summe sind 13000000 Thlr. enthalten, welche zur Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals verwendet wurden. Dieselben sind in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht miteingerechnet.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2360000 Thlr. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 64027934 Thlr. überhaupt, 885293 Thlr. pro Meile und 117538 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d. u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. Die Gesellschaft ist an den Beschaffungskosten derselben mit 146309 Thlr. betheiligt.

Digitized by Google

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 5003 eiserne und 12940 stählerne Achsen vorhanden.

137a. Für alle im Dienst transportirten Kohlen wird Dienstgutfracht à 1 Pf. pro Ctr. und Meile berechnet, welche in dem aufgeführten Betrage mitenthalten ist.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

219. Hierunter sind 95503 Thlr. Pacht für die verpachteten Strecken und 76773 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke und Schiffbrücke zu Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 484 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. resp. 464984 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 465468 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1320514 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 18806 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2497 Thlr.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 1100 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. aus dem Reservefonds und 114009 Thlr. 12 Sgr. 3 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246c. Desgl. hier 13270 Thlr. 12 Sgr. aus dem Reservefonds und 228118 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstatts-Gebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 6188 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf 2581154 Thlr. überhaupt, 3,22 Thlr. pro Nutzmeile und 2,11 Sgr. pro Achsmeile.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 34149 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf 4054803 Thlr. überhaupt, 57747 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7667 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,21 Thlr. pro Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 245623 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantie-Fonds zu leisten hatte.

274. Der hier aufgeführte Zuschuß zur Beamten-Unterstützungs-Kasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 260) Verrechnung findet, beträgt 8520 Thlr.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, haben 335894 Thlr. = 9,02 Proc. und 4784 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen als im Vorjahre.

37. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von . . . . . 15,33 Meilen,
2) die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von . . . . . 1,20 „
3) die Strecke Borsdorf-Grimma (2,62 M.) nebst der am 28. Oktober 1867 eröffneten Fortsetzung von Grimma nach Leisnig (3,0 M.), zusammen . . . . . 5,62 „

überhaupt 22,15 Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Grimma-Leisnig der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 19,65 „

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von . . . . . 1,54 „

welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

Von der Borsdorf-Meißener Bahn wurde die Strecke Leisnig-Döbeln von 1,8 Meilen am 2. resp. 15. Juni 1868, die Strecke Döbeln-Nossen von 2,5 Meilen am 25. Oktober und die letzte Strecke von Nossen nach Meißen (3,0 Meilen) am 21. Dezember 1868 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1867 . . 2726 Thlr. betragen hat.

14b. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener

Digitized by Google

Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Strecke Borsdorf [illegible] Grimma-Leisnig am 28. Oktober 1867.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb [illegible] waltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche [illegible]

87c. Hierunter befinden sich 500000 Thlr. in Kassenscheinen.

90b. Hierin sind 12718 Thlr. enthalten, welche dem Baufonds überwiesen [illegible]

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und [illegible] aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

219. Desgl. hierin der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur [illegible]

231. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf Grundsteuer 3021 Thlr., [illegible] Thlr. und auf Gewerbesteuer 53613 Thlr.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w. enthalten.

252. Ebenso enthält diese Summe die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtungs- [illegible] tionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	22,15	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	19,65	Meilen,
1866	„	19,15	„ „ „ „ „	18,17	„
1867 mehr überh.		3,0	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	1,48	Meilen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

38. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

78a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

80. Die Signalvorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1867 sind für Anschaffung von Schienen und Bahn-Erneuerungen 9832 Thlr., für Herstellung einer elektrischen Telegraphen-Leitung für die ganze Bahnstrecke mit 4 Apparaten und einer elektrischen Läutebude 1216 Thlr. und für Anschaffung eines Transportwagens 294 Thlr. aus den laufenden Einnahmen verwendet worden.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 173235 über die ganze Bahn und 34185 bis Muggenhof (0,4 Meilen) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

227. Hierin sind auch die Herstellungskosten der Telegraphen enthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 90b.)

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

253 u. 255. Die Pensionen und Unterstützungen im Jahre 1867 wurden aus der Gesellschafts-Kasse bestritten.

39. Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,3 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,3 „

zusammen 14,6 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.

143. Bei der Durchschnittsberechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.

163 u. 174. Hiervon wurden 138632 Personen und 1256110 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.

197. Dies ist die Anzahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

Digitized by Google

40. Magdeburg-Halle-Cöthen-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,36 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg . . . . . 0,80 „ 3,59 „

zusammen 17,82 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preußischen Grenze bis Leipzig von . . 1,54 „ von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet.

Auf diese . . . . . 19,36 Meilen beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 Meilen.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . . 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Die Geleise wurden vermehrt und verändert auf den Bahnhöfen Magdeburg, Eggersdorf, Staßfurt und „an der Saale".

2. Von der **Saalebrücke** wurden 17 Joch in Eisen umgebaut.

3. An **Stationsbauten** wurden ausgeführt: der Neubau von Güterschuppen in Magdeburg und Eggersdorf, die Vergrößerung der Güterschuppen in Förderstedt und „an der Saale", die Anlage einer Wasserstation in Eggersdorf und der Neubau von 5 Wärterbuden.

III. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Halle-Eisleben. . . von 5,02 Meilen am 1. September 1865,
Eisleben-Nordhausen „ 7,88 „ „ 10. Juli 1866,
Nordhausen-Arenshausen „ 9,96 „ „ 9. Juli 1867.

Ende 1867 waren mithin . . . . . 22,16 Meilen im Betriebe, welche auf den mittleren Jahresdurchschnitt reducirt . . . 17,46 Meilen ergeben.

Die Betriebsmittel bestanden aus 12 Personenzug- und 16 Güterzug-Maschinen mit Tendern, 120 vierrädrigen Personenwagen und 733 vierrädrigen Güterwagen.

Die Lokomotiven haben 73 698 Meilen, eigene und fremde Personenwagen 360 833 und eigene und fremde Güterwagen 1 553 647 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 506 222 Personen, welche 2 205 513 Meilen, jede Person also 4,36 Meilen durchfahren haben, 4 949 270 Ctr. Güter, von welchen 27 275 934 Centnermeilen oder pro Centner 5,51 Meilen zurückgelegt sind.

Die Einnahmen haben im Ganzen 537 251 Thlr. betragen, von welchen 178 273 Thlr. auf den Personenverkehr, 290 282 Thlr. auf den Güterverkehr und 68 697 Thlr. auf sonstige Quellen entfallen. Die Einnahmen sind in den Baufonds geflossen, aus welchem auch die Ausgaben bestritten wurden.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungs-Fonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1867 an 111 Kinder verstorbener Beamten 1160 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug ult. 1867 . . . 17 488 Thlr.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die ganze Bahn von Magdeburg bis Leipzig ist zweigeleisig.

90b. Diese Summe ist aus dem Erneuerungsfonds entnommen.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

234. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 44 614 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

41. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale . . . . . 11,65 Meilen,
b) Cöthen-Bernburg-Wegeleben . . . . . 9,06 „
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . . 0,89 „
d) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen . . . . . 1,22 „

zusammen 22,82 Meilen;

Digitized by Google

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Väthen, zusammen . . . . . 14,3 Meilen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt von 1,9 Meilen wurde am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

Der Bau der Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg wurde im Jahre 1867 so weit gefördert, daß Anfang 1868 mit dem Verlegen des Oberbaues vorgegangen werden konnte. Behufs Ausführung der Bahnstrecke Aschersleben-Sandersleben in der Linie Aschersleben-Halle sind die Grunderwerbs-Verhandlungen im Gange. Außerdem ist der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow und Gardelegen nach Lehrte und einer Zweigbahn von Stendal nach Uelzen ertheilt. Die speziellen Vorarbeiten sind für die Strecken Spandau-Rathenow-Stendal-Gardelegen und Stendal-Schönhausen festgestellt, auch haben die Erdarbeiten auf den Strecken Stendal-Gardelegen, Stendal-Salzwedel und Stendal-Schönhausen, sowie der Bau der Elbbrücke bei Hämerten begonnen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Magdeburg-Halberstädter Linie.**

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen zu 11,3 Meilen für den Güterverkehr und zu 10,1 Meilen für den Personenverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebeg nur Güterverkehr stattfindet.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig: die Strecken Magdeburg-Oschersleben (5,1 Meilen) und Halberstadt-Wegeleben (1,1 M.).

75. Von dem hier aufgeführten Kapitale sind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Cöthen-Wegelebener Linie concessionirt.

163 u. 174. Auf der Magdeburg-Halberstädter Linie wurden befördert: 1 110 237 Personen, 345 417 Centner Eilgüter und 20 242 090 Ctr. Frachtgüter; wogegen auf der Cöthen-Wegelebener Linie und deren Zweigbahnen befördert sind: 420 820 Personen, 47 137 Ctr. Eilgüter und 5 734 134 Ctr. Frachtgüter.

Von den Transporten der Magdeburg-Halberstädter Linie sind auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangen — also doppelt gezählt — 97 615 Reisende, 24 831 Centner Eilgüter und 2 594 315 Ctr. Frachtgüter, so daß auf beiden Linien zusammen die hier (in Kol. 163 u. 174) aufgeführten Personen und Güter in Wirklichkeit zur Beförderung gekommen sind.

190. Dieser Durchschnittsberechnung liegt die Tarifläge im Personenverkehre von 21,8 Meilen zu Grunde. (Siehe Erläut. zu Kol. 12.)

220 u. 264. Von den Einnahmen kommen auf die Magdeburg-Halberstädter Linie 1 338 969 Thlr. und auf die Cöthen-Wegelebener 318 394 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen: für die Linie Magdeburg-Halberstadt 540 122 Thlr. und für die Cöthen-Wegelebener 193 576 Thlr.

286 u. 288. Bei der Vergleichung des Verkehrs mit dem Vorjahre sind die von der Magdeburg-Halberstädter auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangenen Personen und Güter außer Berechnung geblieben.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

9. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

159 u. 160. Mit Tagesbilletts wurden befördert: 3460 Personen in der II. und 32 420 in der III. Klasse, welche bei der Frequenz doppelt gerechnet sind.

230. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung der Wärterlokale enthalten.

270—276. Der Ueberschuß reichte zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen und zur Zahlung von 3 Proc. Rente für die Stamm-Actien nicht aus, weshalb aus dem Ueberschusse der Magdeburg-Halberstädter Linie 25 111 Thlr. entnommen werden mußten, so daß in den Kol. 270—276 . . . 270 949 + 25 111 = 296 060 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

42. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. (incl. 500 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

83. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

Digitized by Google

87c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

275a. Die Summe von 24 866 Thlrn. ist aus den Betriebs-Ergebnissen des Jahres 1867 wegen einer Subvention an die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn reservirt worden, über welche ein Prozeß schwebt.

278—280. Das Defizit des Reservefonds betrug ult. 1866 . . . . . 57 184 Thlr.
Im Jahre 1867 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommen (siehe Bemerkung zu Kol. 283b) . . . . . 22 715 „
zusammen 79 899 Thlr.

285b. Außerdem wurden 22 715 Thlr. vorschußweise dem Reservefonds überwiesen.

43. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über die Benutzung des breigeleisigen Bahnkörpers der Oberschlesischen Eisenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze (0,35 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,42 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 11b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Bankkapitale des von der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben.

277—284. Der Reservefonds schloß ult. 1866 mit einem Vorschusse von 6 283 Thlrn. ab. Im Jahre 1867 haben die Ausgaben dieses Fonds die Einnahmen desselben um 16 578 Thlr. überstiegen, so daß der Vorschuß ult. 1867 . . . 22 861 Thlr. betrug.

Der Erneuerungsfonds schloß ult. 1867 mit einem Vorschusse von 4 278 Thlrn. ab.

Die Reorganisation beider Fonds hat im Jahre 1868 stattgefunden; es sind denselben diejenigen Beträge, welche sie à Conto des Baues verausgabt hatten, zurückerstattet, dem Reservefonds ein Bestand von 8000 Thlrn. und dem Erneuerungsfonds ein Bestand von ca. 43 000 Thlrn. überwiesen worden.

44. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Betriebsmittel.** Ein vierrädriger offener Güterwagen wurde ausrangirt, wogegen ein vierrädriger bedeckter und ein achträdriger offener Güterwagen angeschafft wurden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

177c. Außerdem wurden noch 13 Leichen befördert.

200. Die wirkliche Einnahme für beförderte Depeschen hat 493 Thlr. betragen, von welcher den Telegraphen-Beamten 20 Proc. Tantième = 97 Thlr. bewilligt und der Gesellschaft 396 Thlr. verblieben sind, wie hier angegeben.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

281. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1866 angegebenen Bestande beruht darauf, daß von demselben 52 400 Thlr. zum Umbau des Bahnhofes Glogau resp. zum Neubau des Empfangsgebäudes in Glogau überwiesen worden sind.

284. Außerdem hatte der Erneuerungsfonds Materialien zum Geldwerthe von 21 753 Thlrn im Bestande. Es betrug das Guthaben dieses Fonds bei dem Conto des Boberbrücken-Umbaues 28 200 Thlr. und bei dem Conto des Umbaues des Glogauer Bahnhofes 37 037 Thlr.

Einschließlich der vorerwähnten Summen hatte der Erneuerungsfonds ult. 1867 ein Vermögen von 135 653 Thlrn.

45. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn und die in Aussicht stehende Veränderung ihrer Firma ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 197 enthalten.

Die Leitung und Beaufsichtigung des Baues der neuen Bahnlinien (der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn") erfolgt von dem Ober-Ingenieur der Gesellschaft, der zugleich Betriebs-Direktor ist und das Amt eines Spezial-Direktors mitverwaltet.

Digitized by Google

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz zum Anschluß an Oppeln-Tarnowitzer Züge, ist auch im Jahre 1867 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,3 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1867 bestanden in 1679 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten. Diese Summe ist in Kol. 121d mitenthalten.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 4477 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 2896 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds 1581 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Rechten-Oder-Ufer-Bahn wurde im Jahre 1867 soweit gefördert, daß Anfang 1868 Arbeits- und Revisionszüge coursiren und die 16,92 Meilen lange Strecke Breslau-Bossowska am 15. November 1868 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Strecken von Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Emanuelssegen und Pleß nach Dziedzitz befanden sich im Bau.

Die Verbindung der Rechten-Oder-Ufer-Bahn mit der Warschau-Wiener Bahn ist höheren Orts genehmigt und soll diese Bahn von Mischline über Herby nach Czenstochau führen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch drei stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

80a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

129 u. 137. Die in Kol. 121f aufgeführten 874 Meilen sind für Private gefahren worden, welche das Brennmaterial geliefert haben. Es liegen deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 129c und 137b 23918 Nutzmeilen zu Grunde.

244. Hierin sind auch die Ausgaben für das Verschieben der Wagen enthalten.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1866.

46. Ostpreußische Südbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Strecken:

1) von Pillau nach Königsberg (Lizent-Bahnhof)	6,07	Meilen,
nebst der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizent-Bahnhofe bis zum Südbahnhofe	0,11	„
2) von Königsberg (Südbahnhof) nach Bartenstein	7,66	„
3) die am 1. November 1867 dem Betriebe übergebene Strecke von Bartenstein nach Rastenburg	5,98	„
zusammen	19,82	Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 14,84 „

Die Strecke Rastenburg-Lyck von 10,35 M. befand sich 1867 im Bau. Dieselbe ist am 8. Dezember 1868 dem Betriebe übergeben worden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1867 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, da der Bau noch nicht vollendet und die Baurechnung nicht gelegt ist.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung sämmtlicher Betriebslokale.

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

270. Der Ueberschuß ist mit Ausnahme der ult. 1867 noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Baufonds geflossen.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen:

im Jahre 1867	14,84	Meilen,
im Jahre 1866	8,12	„
daher im Jahre 1867 mehr	6,72	Meilen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil das Bahngebiet im Jahre 1867 ein weit größeres war, als im Jahre 1866. (Siehe ad I. dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 285.)

47a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der im Bau begriffenen Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die betreffenden Verhältnisse haben durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen eine Aenderung nicht erlitten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

Digitized by Google

1) die **Hauptbahn** von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 M. befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-Gesellschaft, welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die **Zweigbahnen**: a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,80 „
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . . 2,71 „
von welcher die Strecke Hassel-St. Ingbert von 0,82 M. am 1. Juni 1867 eröffnet wurde,
e) der Pfälzische Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim von 0,44 M., mit . . . . . 0,22 „
eröffnet am 25. Februar 1867.
zusammen 23,98 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecke Hassel-St. Ingbert und der Rheinbrücke . . . . . 23,59 „
= 177,70 Kilometer.

III. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Januar 1868 ab gelangen auf den Pfälzischen Eisenbahnen Monats-Abonnementskarten für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren, sowie für Arbeiter, mit 75 Proc. Ermäßigung, und Monats-Abonnementskarten für alle Reisenden mit 25 Proc. Ermäßigung zur Einführung.

IV. Außer der **Pensions-** und **Unterstützungskasse** für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Eisenbahnen besteht noch eine Lebensversicherungs-Anstalt. Aus den Fonds derselben, welche durch monatliche Abzüge aufgebracht werden, wurden im Jahre 1867 an die Hinterbliebenen von 17 verstorbenen Mitgliedern die Summe von 1371 Thlrn. ausgezahlt. Dieser Verein zählte ult. 1867 . . 1993 Mitglieder.

Durch den Verwaltungsrath wurde ein regelmäßiger Beitrag der verschiedenen Bahnen zu der Pensions- und Unterstützungs-Kasse von 500 Fl. pro Bahnmeile beschlossen.

V. **Neue Bahnlinien.** Von den Pfälzischen Nordbahnen wurde die erste Linie von Landstuhl nach Kusel von 3,88 geogr. Meilen am 22. September 1868 dem Betriebe übergeben.

Ferner ist die Allerhöchste Concession ertheilt für die 2. Linie der Pfälzischen Nordbahnen, die sogenannte Alsenzbahn von Hochspeyer über Winnweiler nach Münster am Stein in einer Ausdehnung von ca. 6,5 Meilen.

Die Expropriation hat bereits begonnen und wird noch im Laufe des Jahres 1868 zu Ende geführt; auf der ersten Hälfte der Bahn ist mit dem Bau begonnen worden.

In gleicher Weise ist die Concession für den Bau einer Bahn von Winden nach Bergzabern (Zweigbahn der Pfälzischen Maxbahn) erfolgt und wird mit dem Bau ebenfalls noch im Laufe des Jahres 1868 begonnen werden. Dieselbe hat eine Länge von 1,30 Meilen.

Alsdann ist die Bauausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:

a) der Donnersberger Bahn mit der Zellerthal-Linie von ca. 4,20 Meilen,
b) der Fortsetzung der Neustadt-Dürkheimer Bahn über Grünstadt nach Monsheim zum Anschluß an die Hessische Bahn von Alzey nach Bingen von ca. 3,0 Meilen.

Die Gesammtlänge der vorstehend aufgeführten neuen Linien beträgt ca. . . . . 18,98 Meilen.
Projektirt sind ferner folgende Linien:

a) von Germersheim über Rülzheim nach Wörth zum Anschlusse an die Winden-Carlsruher Bahn ca. 3,0 „
b) von Pirmasens über Waldfischbach und Schopp nach Kaiserslautern . . . . . ca. 4,0 „
c) von Landau über Pirmasens nach Zweibrücken . . . . . ca. 9,0 „
d) von Bliesskastel nach Saargemünd.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 191 speziell angegeben.

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. Zu dieser Summe sind enthalten: 8540 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 12250 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art und 3058 Thlr. Kosten des Rheintrajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:
im Jahre 1867 überhaupt 23,98 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 23,59 Meilen,
„ „ 1866 „ 22,93 „ „ „ „ „ „ 21,23 „
im Jahre 1867 mehr überh. 1,05 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 2,36 Meilen.

296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Digitized by Google

47b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise zwischen Neustadt und Winden wurde im Jahre 1867 vollendet und am 9. September 1867 dem Betriebe übergeben.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Concession für den Bau einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern ist ertheilt und soll mit dem Bau dieser Zweigbahn in kürzester Zeit begonnen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. Zu dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4661 u. 5380 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 9439 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg, sowie 8651 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

47c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung und Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten . . . . . 145968 Thlr.
wurden durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt . . . . . 60175 „
so daß die Baurechnung ult. 1867 mit einem Vorschusse von . . . . . 85793 Thlrn. abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. Ebenso hierin 2345 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1458 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben.

260. Desgleichen hierin 5074 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 33771 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug . . . . . 2843 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 30928 Thlrn. zu leisten hatte.

48. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,10	Meilen
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,24 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,26	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
3) Düren-Eustirchen-Mechernich (5,91 M.) nebst der am 1. November 1867 eröffneten Fortsetzung Mechernich-Call (1,22 M.)	7,13	„
4) Köln-Crefeld-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,82 M.)	17,47	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	„
6) von Osterrath nach Essen 5,22 M. nebst der am 15. Dezember 1867 eröffneten Fortsetzung von Essen nach Wattenscheidt (1,30 M.)	6,52	„
zusammen	66,95	Meilen.
Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 =	0,30 Meilen	
und die in den Linien ad 2 u. 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von 1 × 0,07 =	0,07 „	0,37 „
Es verbleiben		65,58 Meilen,

Digitized by Google

nehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln circa 850 Thlr. per Englische Meile verwendet.

121b u. 123b. Die hier (in Kol. 121b) aufgeführten Meilen sind von Extrazügen zurückgelegt worden, es bezieht sich daher die in Kol. 123b aufgeführte Anzahl nur auf solche Züge.

129b. Hierin ist auch das verbrauchte Quantum Coaks (7341 Ctr.) enthalten.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 93 662 und auf fremden Bahnen 18 716 Achsmeilen zurückgelegt. Fremde Postwagen legten auf den Schleswigschen Bahnen 44 790 Achsmeilen zurück, welche in Kol. 153a mitenthalten sind.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

162 u. 180e. Die zu ermäßigten Fahrpreisen und die mit Militair-Billets beförderten Personen sind unter den mit gewöhnlichen Billets beförderten mitenthalten.

Dagegen sind die auf Requisition beförderten Militairs resp. die von denselben zurückgelegten Meilen nicht notirt worden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

244. Hierin sind 4883 Thlr. Kosten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der übernommenen Garantie von 5 Proc. für die Stamm-Actien und 4½ Proc. für die Prioritäts-Obligationen zuschießen müssen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre	1867	überhaupt	29,9	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	28,14 Meilen,
„ „	1866	„	26,37	„ „ „ „ „	24,05 „
pro 1867 mehr überh.			3,43	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	4,09 Meilen.

50. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

1) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel- (Mainz-) Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen,
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,24 „
2) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,90 „
zusammen 6,71 Meilen.

II. Der **Betrieb** auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde (ähnlich wie in den Vorjahren) am 20. April eröffnet und mit Ende Oktober wieder eingestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf	2,90	Meilen,	von Frankfurt nach der Einmündungsstelle der Nassauischen		
„ Höchst „ Soden „	0,9	„	Bahn auf		5,01 Meilen,
„ Frankfurt „ Castel „	4,5	„	„ Frankfurt nach Biebrich auf		5,10 „
			„ „ „ Wiesbaden auf		5,60 „

Für Personen und Sachen, welche durch die Dampfboote der Gesellschaft zwischen Castel und Mainz befördert werden, wird eine niedrige Zuschlags-Gebühr erhoben, welche pro Person ohne Gepäck 2—4 Kreuzer (0,86—1,14 Sgr.) und pro Centner Gut 1—3 Kreuzer (0,3—0,86 Sgr.) beträgt.

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 877 867 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 2 000 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 Fl. Rh.)
zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren ult. 1867 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285 714 Thlrn. . . . . 98 287 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 16 000 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1867 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds verausgabt worden:

Digitized by Google

a) in den früheren Jahren bis Ende 1866 . . . . . 462 999 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1867 . . . . . 50 938 „
zusammen 513 937 Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen betrug in den auf der Hauptbahn courirenden Zügen 30,95 und in den auf der Zweigbahn abgelassenen 12,11 Achsen.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 158—160) enthalten.

165. Außerdem sind noch 50926 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

172. Hierin sind auch andere, in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

201c. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 4534 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 4731 Thlr. Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe enthalten.

230. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

238. Desgl. sind hierin 3619 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 16297 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

244. Ebenso hierin 3921 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 40624 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

51a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich durch die am 16. Mai 1867 erfolgte Betriebs-Eröffnung der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt erweitert und umfaßte:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von . . . . . 25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig . . . . . 4,18 „
b) Weißenfels-Gera . . . . . 7,92 „
c) Dietendorf-Arnstadt . . . . . 1,34 „
zusammen 38,60 Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . 38,104 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werra-Bahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilwersgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1866 waren Geleise vorhanden:

durchgehendes Hauptgeleise . . . . . 74528,6 Ruthen,
zweites Geleise der Strecke Corbetha-Gerstungen . . . . . 44258,5 „
an Neben-Geleisen der Bahnhöfe . . . . . 15713,9 „
zusammen 134501 Ruthen.

Im Jahre 1867 sind neu gebaut worden:

das zweite Geleise von Halle nach Corbetha . . . . . 5782,3 „
an Nebengeleisen auf den Bahnhöfen . . . . . 891,1 „

Am Schlusse des Jahres 1867 betrug daher die Länge der Geleise . . . . . 141174,4 Ruthen.

Der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Leipzig-Markranstedt wurde begonnen und im Jahre 1868 vollendet. 7049,6 Ruthen aus Schienen leichteren Profils construirte Geleise wurden gegen solche des Normalprofils ausgewechselt, sowie 1750 Ruthen erneuert.

Die gesammte Erneuerung im Jahre 1867 umfaßte 6,23 Proc. des am Jahresschlusse vorhandenen Bestandes. Bei den Erneuerungen sind meistens Schienen von 21 Fuß Länge verwendet und mit sogenannten schwebenden Stößen verlegt worden.

Die Zahl der Ausweichungen hat sich im Jahre 1867 um 15 Stück vermehrt, auch sind 26 Weichen erneuert worden.

Von den Schwellen sind 56185 Stück = 10,23 Proc. des Bestandes erneuert worden. Zu dieser Erneuerung wurden nur gute eichene, nicht imprägnirte Schwellen verwendet.

2. **Brücken.** Die auf der Bahnstrecke Leipzig-Markranstedt befindlichen großen, mit eisernem Ueberbau construirten Brücken waren bei der ersten Anlage nur mit der Fahrbahn für ein Geleis hergestellt worden. Behufs Herstellung des zweiten Geleises auf der genannten Strecke wurden diese Brücken im Jahre 1867 in ihrer ganzen Breite ausgebaut.

Digitized by Google

3. **Stationsbauten.** Auf der Station Halle ist unter Benutzung vorhanden gewesener alter Gebäulichkeiten eine Wagen-Reparatur-Werkstatt hergestellt worden. In Erfurt wurde eine neue Kohlenladebühne erbaut.

Die Mehrzahl der Stationen bedarf umfassender baulicher Veränderungen. Zunächst ist mit der Tieferlegung der vorhandenen hohen Perrons, der Anlage von Zwischen-Perrons und der Verlegung resp. Erneuerung der Geleise auf den Stationen Kösen, Apolda, Vieselbach, Frötstedt, Eisenach und Herleshausen begonnen worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen für die älteren Bahnstrecken 4 und für die Zweigbahn nach Arnstadt 2 neue beschafft, so daß 3 Lokomotiven mehr im Betriebe waren, als im Vorjahre.

Der Wagenpark hat sich durch die Beschaffung von 75 bedeckten vierrädrigen Güterwagen für die alten Bahnstrecken und von 8 vierrädrigen Personenwagen, 2 vierrädrigen Gepäck- und 5 desgl. Güterwagen für die Zweigbahn nach Arnstadt, überhaupt um 180 Achsen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- 2c. Kasse,** worüber die Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten, besteht noch eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwen-Kasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten.

In Krankheitsfällen erhält jedes Mitglied eine Unterstützung von 9 Sgr. täglich, bei freier ärztlicher Behandlung und freien Medikamenten; im Sterbefalle werden zur Bestreitung der Begräbnißkosten 2c. 15 bis 30 Thlr. gewährt. Invalide Arbeiter und die Wittwen verstorbener Arbeiter empfangen fortlaufende Unterstützungen nach Maßgabe der vorhandenen Mittel. Die Letzteren werden theils durch Beiträge der Arbeiter, theils durch einen aus der Gesellschaftskasse zu zahlenden Zuschuß aufgebracht. Am Jahresschluß 1867 war ein Kapitalbestand von 10414 Thlrn. vorhanden.

Ferner besteht unter den Beamten noch eine Sterbekasse, welche jedoch von den Beamten selbst verwaltet wird und keine Zuschüsse aus der Gesellschafts-Kasse erhält.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde (8,⁹⁵ M.) wurde im Jahre 1867 vorbereitet und hat im März 1868 begonnen.

Ferner ist wegen des Baues einer Bahn von Gera über Neustadt und Saalfeld nach Eichicht von 10,⁷ M. Länge und von Leipzig über Pegau nach Zeitz von 5,⁹⁵ M. Länge ein Vertrag mit den betheiligten Staats-Regierungen abgeschlossen worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Die Hauptbahn Halle-Gerstungen ist ununterbrochen doppelgeleisig.

75. Außer den hier aufgeführten 23150000 Thlrn. sind noch 5161000 Thlr. Stamm-Actien Littr. B concessionirt, welche für den Bau der Gotha-Leinefelder Bahn bestimmt, aber erst im Jahre 1868 emittirt worden sind.

Ferner sind die zum Bau der Zweigbahn nach Arnstadt emittirten Papiere im Nennwerthe von 364900 Thlrn. in obiger Summe nicht mitberücksichtigt, weil diese Papiere weder in Stamm-Actien noch in Prioritäts-Obligationen, sondern in kündbaren, auf den Namen der Gläubiger lautenden Schuldscheinen bestehen.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B sind für 4661000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt, desgl. für die Schuldscheine der Dietendorf-Arnstädter Bahn 4½ Proc. Zinsen Seitens der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung.

90b. Diese 107023 Thlr. sind noch nicht verwendet, aber zu Bauzwecken reservirt resp. dem Bauconto überwiesen worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil im Werthe von 8217 Thlrn. an 6 Personenwagen, im Werthe von 5028 Thlrn. an 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und im Werthe von 4266 Thlrn. an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

224. Von dieser Summe sind 195026 Thlr. dem Erneuerungsfonds, als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien, überwiesen worden.

232. Diese Summe enthält auch die Kosten für die Unterhaltung und Vermehrung der Schneezäune.

238. Hierin sind auch 4809 Thlr. Kosten der Heizung der Vorwärmer enthalten.

244. Ebenso hierin 28741 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

246. Diese Ausgaben enthalten auch die dem Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge und zwar: 55596 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 14033 Thlr. für die der Personenwagen und 60127 Thlr. für die der Lastwagen.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

270a. Ebenso hierin die Kosten für die Einlösung der Zinscoupons, sowie für die Convertirung der Anleihen.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1866, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1867 bezahlt wurde.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Abgabe pro 1867 bestimmt.

51b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre zwar nicht verändert, neuere Vermessungen haben aber ergeben, daß

Digitized by Google

die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg (früher 2,44 M.) eine Ausdehnung von . . . . . 19,93 Meilen
und die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,76 „
zusammen von 22,71 Meilen haben.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf den Bahnhöfen Eisfeld und Sonneberg mußten die Güterschuppen und auf Bahnhof Coburg die Güterexpeditionen erweitert, sowie auf Bahnhof Grimmenthal ein Güterschuppen neu erbaut werden.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt mit 4,40 Personen und brachte ein 0,4099 Thlr. Jede Güterwagen-Achse war durchschnittlich belastet mit 24,58 Ctrn. Gut und brachte ein 7,907 Sgr.

V. Außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:
a) eine Sterbekasse der Beamten und deren Frauen. Der Stand dieser Kasse wird durch gleichmäßige Beiträge der Mitglieder auf einer Höhe von 150 Fl. (86 Thlr.) erhalten, aus welchem in vorkommenden Sterbefällen ein Sterbegeld von 50 Fl. (28⅝ Thlr.) an die Angehörigen des verstorbenen Mitgliedes gewährt werden.
b) eine Werkstatts-Arbeiter-Kranken-Kasse. Der Fonds dieser Kasse wird beschafft:
1) durch wöchentlich 2 Sgr. Beitrag von jedem Arbeiter,
2) „ einen Beitrag von 2 Sgr. für jeden Sterbefall,
3) „ einen jährlichen, der Hälfte der unter 1 angegebenen Beiträge gleichkommenden Zuschuß aus der Kasse der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft,
4) durch Ordnungsstrafen der Mitglieder,
5) „ die Zinsen der Bestände,
6) „ Geschenke und sonstige Zuschüsse.

Jeder Arbeiter erhält, nachdem er 14 Tage in der Werkstatt gearbeitet, in Krankheitsfällen vom 4. Tage der Krankheit an auf so viele Wochen, als er Beitrag geleistet hat, bezüglich wenn die Krankheit durch einen Unglücksfall in der Werkstatt oder bei der Arbeit überhaupt herbeigeführt wurde, auf die ganze Dauer der Krankheit eine Unterstützung, bestehend in 31⅓ Kr. oder 9 Sgr. täglich excl. der Sonntage, freien Arzt, freie Medizin, Blutegel, Bäder, Schröpfen und Aderlassen, insoweit es vom Arzte durch schriftliches Recept verordnet ist.

Auch wird den Arbeitern, welche sich bei der Arbeit einen Bruchschaden zugezogen haben, unentgeldlich ein Bruchband geliefert.

Erkranken neben dem Mitgliede der Krankenkasse gleichzeitig bei ihm wohnende Familienglieder, so haben auch diese Anspruch auf unentgeldliche Behandlung Seitens des Arztes.

Beim Sterbefalle eines Mitgliedes, welches länger als 4 Wochen und nicht über ein Jahr Beiträge geleistet hat, erhalten die Angehörigen desselben zur Bestreitung der Beerdigungskosten 20 Fl. 15 Kr. oder 15 Thlr. und, wenn die Beiträge länger als 1 Jahr geleistet sind, 52 Fl. 30 Kr. oder 30 Thlr. aus der Kasse.

Die Kasse hatte ult. 1867 ein disponibles Vermögen von 3877 Fl. 56¼ Kr. (2216 Thlrn.).

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

121c. Dies sind die von Extrazügen zurückgelegten Meilen.

166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt, das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

177a u. c. Außer den in Kol. 177a aufgeführten Equipagen wurden noch 85 Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Eil- resp. Frachtgut befördert, welche mit ihrem Gewichte in Kol. 168 u. 170 enthalten sind.

219 u. 220. Diese 1129 Thlr. repräsentiren ersparte Bauzinsen der Strecke Coburg-Lichtenfels, welche dem Betriebsfonds derselben überwiesen worden sind.

244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

248. Ebenso hierin die Kosten für Beleuchtung der Betriebs-Lokalitäten.

270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8000000 Thlrn. nicht aus, weshalb dieselben noch 141 110 Thlr. (gegen 140562 Thlr. im Vorjahre) zuschießen mußten, so daß in den Kolonnen 270—275 der Tabellen 198187 + 47 + 141110 = 339344 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

285. Nach neueren Vermessungen ist die Bahnlänge um 0,07 Meilen größer als in den Vorjahren angegeben. (Siehe ad II dieses Berichts.)

52. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Tilsit-Insterburger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 198 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die Gestänge der **Telegraphen**-Leitung wurden an den Staat verkauft, welcher an denselben eine eigene Leitung angebracht und die Verpflichtung übernommen hat, das Gestänge dauernd zu unterhalten.

III. Von den **Betriebsmitteln** wurden 10 bedeckte Güterwagen an die Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft verkauft. Für den Erlös von 9000 Thlrn. sollen Langholz-Transportwagen beschafft werden.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** wurde noch eine Arbeiter-Krankenkasse gegründet, an welcher die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter Theil nehmen. Ende 1867 schloß diese Kasse mit einem Bestande von 74 Thlrn. ab.

Digitized by Google

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.
11. Außerdem befindet sich noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,075 Meilen seit dem Frühjahre 1867 im Betriebe.
75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.
76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.
85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.
175b. Außerdem wurden noch in besonderen Arbeitszügen 1051339 Ctr. Betriebsdienstgüter, welche 1298057 Centnermeilen zurücklegten, befördert.
219. Hierin sind 6069 Thlr. Wagenmiethen und 3792 Thlr. Miethen für Lokomotiven enthalten.
230. Diese 580 Thlr. sind verwandt auf Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze, der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen- und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

53. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt: a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von . . . . 3,76 Meilen, von welcher die Strecke Teplitz-Dux von 1,24 M. am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben wurde, so daß der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt. . . . . 3,03 Meilen,

b) 16 von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen in einer Gesammt-Länge von . . . . . 1,39 „ auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet.

zusammen 5,15 Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich ult. 1867 im Bau.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865 und 1867 und die Strecke Teplitz-Dux am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.
85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen 2616942 Thlr. auf die Hauptbahn.
86. Das hier aufgeführte, pro Meile Bahnlänge verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Hauptbahn.
97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn resp. der für dieselbe sich ergebende mittlere Jahresdurchschnitt zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.
171a u. 174. Hierin sind 3414 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a.)
271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.
272. An der Dividende pro 1867 nahmen nur die älteren Actien im Betrage von 1400000 Thlrn. Theil.

54. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welcher noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,49 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf 26,66 Meilen erstreckt.

II. Die neben der **Pensions-Kasse** noch bestehende Krankenkasse (siehe S. 174 der Statistik pro 1865 das Nähere) hatte ult. 1867 einen Bestand von 6614 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16000000 Thlr. ausgeführt ist.
102b. Hierin sind 2 Postwagen enthalten.
163. Außerdem kamen noch 8 Extrazüge zur Beförderung; die Anzahl der in denselben befindlichen Personen ist nicht notirt worden.

Digitized by Google

170a—e u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Von denselben sind 5262 Ctr. Equipagen und 53834 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert, 7619 Ctr. Thiere im direkten Verkehre aufgegeben und 80 Ctr. Equipagen im direkten Verkehre angekommen. (Siehe Kol. 177 u. 179.)

177a u. 178a. Hiervon sind 43 Equipagen und 105 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

202 u. 203. Dies ist die Einnahme für die Extrazüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

214a u. 215a. Für die mit Personenzügen beförderten 43 Equipagen wurden 389 Thlr. und für die mit denselben transportirten 105 Pferde 821 Thlr. eingenommen, welche hierin mitenthalten sind.

245. Diese Summe zerfällt in 4987 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 6194 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

250. Dies ist die Assekuranz-Prämie für Güter.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,7 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . . 832000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 703849 „
so daß der Staat noch . . . . . 128151 Thlr.
zuschießen mußte, wovon auf die Schuld aus den Vorjahren . . . . . 86264 „
und auf das Jahr 1867 . . . . . 41887 „
= 0,76 Proc. des Anlage-Kapitals entfallen.

271. Die Einkommen- und Erwerbsteuer für das Jahr 1867 beträgt 24103 Thlr. Außerdem sind noch an rückständigen Steuern für die Jahre 1864, 1865 und 1866 zus. 86264 Thlr. bezahlt, welche hierin mitenthalten sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 270 u. 272.)

55. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Ueber die von der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft projekte Fortsetzung der Bahn, sowie über das zwischen der Staats-Regierung, der Brünn-Rossitzer und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarte Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 200 nähere Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

102a. Außerdem wurden seit dem Oktober 1867 . . 10 offene vierrädrige Wagen der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klastern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten. Deshalb ist das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum weit höher, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Dasselbe beträgt 2543 Z.-Ctr. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn vor 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 356 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

270a. Ebenso hierin 1711 Thlr. Zinsen der schwebenden Schuld.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden gezahlt: im Jahre 1867 sechs und im Vorjahre 4 Proc. Zinsen.

346—365. Der außer der Beamten-Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 972 Thlrn. ab.

56. Buschtehrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte wie im Vorjahre

1) die Lokomotivbahnen:

a) Kralup-Kladno nebst der 0,3 Meilen langen Kohlenzweigbahn von dem Franz-Schachte zum Pruhon-Schachte von . . . . . 3,73 Meilen.
Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtehrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecken verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecken der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
zusammen 4,14 Meilen;

b) die Strecke Prag-Weßwhla (früher Pferdebahn und im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut) von . . . . . 3,76 „

2) die Pferdebahn Weßwhla-Lana resp. Pine von . . . 4,20 „
Ueberhaupt 11,60 Meilen.

Digitized by Google

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Weßhybka-Lanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren.

Die transportirten Güter über die Kladno-Weßhyblaer Verbindungsbahn sind (wie in den Vorjahren) nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 Lokomotiven, 8 bedeckte Güter- und 16 Kohlenwagen vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungs-Fonds mit einem Bestande von 6073 Thlrn. und ein Arbeiter-Kranken-Fonds mit einem Bestande von 995 Thlrn. ult. 1867.

V. **Neue Bahnlinien.** Zwischen Prag (Saudthorbahnhof) und Bubna wurde eine Verbindungsbahn erbaut. Dieselbe ist 0,476 Meilen lang und wurde am 27. April 1868 dem Betriebe übergeben. Der Umbau der Pferdebahn von Weßhybka bis Stechow (Lana) in eine Lokomotivbahn wurde am 8. Oktober 1868 in Angriff genommen und soll im Februar 1869 beendigt sein.

Ferner ist der Buschtehrader Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer Lokomotiv-Eisenbahn von Prag (Smichow) über Saaz und Komotau bis Weipert (oder einen andern Punkt) zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn, mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad ertheilt worden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

10b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtehrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtehrader Bahn benutzt.

Alle 3 Linien.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf die Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

57. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Eine Veränderung des Bahngebiets ist im Jahre 1867 nicht eingetreten. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,45	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka	0,71	„
b) Podleze-Niepolomice	0,65	„
zusammen	46,81	Meilen.

Hiervon ist die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1867 noch 4 616 150 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Galizischen Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft ist die Concession zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen von Lemberg nach Brody und von Krasue über Tarnopol nach Podwoloczyska ertheilt worden. Die erstere Linie, welche eine Ausdehnung von 12½ Meilen erhalten soll, befindet sich bereits im Bau.

Von dem für diese Linien concessionirten Kapitale waren bis ult. 1867 emittirt:

20 000 Stück Actien III. Emission à 140 Thlr. mit 30 Proc. Einzahlung im Betrage von	840 000 Thlrn.
20 000 Stück Prioritäts-Obligationen II. Emission à 200 Thlr.	4 000 000 „
zusammen	4 840 000 Thlr.

Hiervon wurden die bis Ende 1867 erwachsenen Kosten im Betrage von 1 354 030 Thlrn. bestritten; es sind jedoch diese Summen in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Der hierin enthaltene Coursverlust bei Begebung von 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen beträgt 740 000 Thlr.

88. Hierin sind auch die amortisirten Stamm-Actien (49 700 Thlr.) mitbegriffen.

125. Das zum Anheizen verwendete Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto 0,020 Cubikfuß und netto 0,011 Cubikfuß Holz verbraucht worden. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

165. Außerdem wurden noch 308 Z.-Ctr. Militair-Gepäck befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der mit den Güterzügen beförderten Thiere enthalten. Davon sind

a) im Binnenverkehre befördert	55 283	Z.-Ctr.
b) im direkten Verkehre aufgegeben	907 880	„
c) „ „ „ angekommen	87 714	„
zusammen (wie in Kol. 179a u. b)	1 050 877	Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 1 Equipage und 138 Pferde mit den Militairzügen und 48 Equipagen und 20 Pferde mit den Personenzügen befördert.

Digitized by Google

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten 308 Z.-Ctr. Militair-Gepäck, 1 Equipage und 138 Pferde mitenthalten.

204. Ebenso sind hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten 48 Equipagen und 29 Pferde enthalten.

234. In dieser Summe sind 82 770 Thlr. enthalten, welche für Wiederherstellung des durch Hochwasser beschädigten Bahnkörpers verausgabt wurden, und 54 610 Thlr., welche die in Folge dieser Veranlassung errichteten provisorischen Banten gekostet haben.

252. Hierin sind 35 243 Thlr. Vergütigung an die Kaiser Ferdinands Nordbahn für die Mitbenutzung des Krakauer Bahnhofes enthalten.

270b. Für Amortisation der Stamm-Actien wurden 11 200 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

272. An der Dividende pro 1867 nahmen auch die Actien III. Emission (siehe ad II dieses Berichts) Theil.

286. Mit Ausschluß der Militair-Transporte wurden 19 103 Personen mehr befördert als im Vorjahre.

58. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Boitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 $^{3}/_{10}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben, 2849 $^{7}/_{10}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. (Siehe Kol. 178 u. 179.)

231. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Assecuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläut. zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

59. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedzitz und Trzebinia nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen von Floridsdorf nach Stockerau, von Gänserndorf nach Marchegg, von Lundenburg nach Brünn, von Prerau nach Olmütz, von Schönbrunn nach Troppau, von Oderberg bis zur Preußischen Grenze, von Dziedzitz nach Bielitz, von Trzebinia über Szczakowa nach Myslowitz und von Szczakowa nach Granica eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen.

Hiervon ist die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . 0,43 „

an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 kamen folgende Vervollständigungsbauten zur Ausführung:

1) **Geleise.** Zwischen Wien und der Tabor-Au wurde das 3. Geleise gelegt, nachdem die Grundeinlösungen beendigt waren. In einer Anzahl Stationen hat eine Vermehrung der Bahnhofsgeleise stattgefunden, auch ist mit der in den Vorjahren begonnenen Auswechselung der Schienen fortgefahren.

2) Der **Bahnkörper** zwischen Stauding und Schönbrunn wurde verbreitert und soll demnächst mit der Legung des zweiten Geleises auf dieser Strecke begonnen werden.

3) **Stationsbauten.** Die Waarenmagazine in Troppau und Zabierzow wurden erweitert, in Enzersdorf ein neues „Aufnahmsgebäude" erbaut und die Wasserleitung in Wien vollendet.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 8 Lokomotiven, 65 vierrädrige bedeckte Lastwagen und 270 vierrädrige Kohlenwagen. Dagegen wurden 3 Lokomotiven und 145 diverse Wagen aus dem Dienste gezogen und 68 Lastwagen derart umgestaltet, daß 43 derselben bedeckte Bremssitze und 25 stabile Einrichtungen zum Pferdetransport erhielten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 4693 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn und 1188 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

129b. Die außer den verschiedenen Arten von Steinkohlen verbrauchten 506 Ctr. Coaks und 222 452 Ctr. Briquetts sind hierin mitenthalten.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetts.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind:

747 998 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
437 881 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1 574 811 „ „ „ „ angekommen und
258 175 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Zusammen 3 018 865 Z.-Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

Digitized by Google

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den übrigen Ausgaben enthalten; sie betragen: für die Bahnverwaltung 11 816 Thlr., für den Stationsdienst 10 105 Thlr., für den Zugförderungsdienst 3722 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 947 Thlr., zusammen 26 590 Thlr.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 9 679 714 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer
Grubenreviere von . . . . . 230 530 „
so daß in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen sind . . . . . 9 910 244 Thlr.

60. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . 42,25 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,73 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen
Betriebe verbleiben . . . . . 41,60 Meilen;

b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf . . . . . 0,78 „

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . 10,52 Meilen,
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke
von der Landesgrenze bis Passau . . . . . 0,91 „
10,73 „
zusammen 53,11 Meilen;

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . . 3,82 „
Auf diese . . . 56,93 Meilen
beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . . 17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien . . . 74,30 Meilen.

II. Die vorstehend ad 1d aufgeführte **Lambach-Gmundener** Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 550 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 316 offene, 40 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 8 achträdrige offene, zusammen 365 Lastwagen mit 19 580 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 36 vierrädrige Arbeitswagen mit 1440 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

III. Die neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 24 431 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a) **Lokomotivbahn.**

13. Die Strecke von Wien bis Neulengbach von 5,05 Meilen ist doppelgeleisig.

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläut. zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 104d, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¼ Zoll.

129e u. 131e. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt 441,6 Z.-Pfd. auf der Hauptbahn und 265,4 Z.-Pfd. auf der Lambach-Gmundener Zweigbahn.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Hierin sind auch die sonstigen Fuhrwerke enthalten.

177e. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze u. s. w.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

296. Einschließlich des Staatszuschusses hat die Dividende im Jahre 1866 ebenfalls 5 Proc. betragen.

b. **Pferdebahn.**

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

102e. Hiervon sind 25 Bauholz- und 4 Fourragewagen.

Digitized by Google

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

173b u. c. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	72 307	Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2 139	„
c) „ Miethe für fremde Pferde	17 107	„
d) „ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	6 334	„
e) „ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futterjäcke, Stall-Utensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	2 253	„
f) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßen-Fuhrwerke	11 206	„
zusammen	111 346	Thlr

61. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Strecke von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von . . 34,66 Oesterr. = ... 35,11 Pr. Meilen, welche in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. September 1866 dem Betriebe übergeben wurde.

Der Gesellschaft ist außerdem die Concession zur Fortsetzung der Bahn von Czernowitz nach Suczawa (11,6 M.) ertheilt worden. Mit der Ausführung dieses Baues wurde im Jahre 1867 begonnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

89. Der Staat hat für die Eisenbahn von Lemberg nach Czernowitz ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlrn. in Silber garantirt.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind:

4 166 Z.-Ctr. Equipagen und 57 094 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
249 „ „ „ 353 156 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
4 569 „ „ „ 760 „ „ „ „ „ angekommen,

zus. 8 984 Z.-Ctr. Equipagen und 411 010 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

270—272. Für das Jahr 1867 waren erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlage-Kapitals	816 552	Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000	„
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448	„
zusammen	1 000 000	Thlr.
Der Ueberschuß betrug	391 734	„
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie	608 266	„
zuschießen mußte.		

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst ein Jahr im Betriebe ist.

62. Mohaes-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1866 bis ult. November 1867.

II. Ueber die **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohaes-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohaes-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1867 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Hierin ist auch das zur Feuerung der Lokomotiven versuchsweise verbrauchte Quantum Briquetten enthalten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coals reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,197 Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

270. Hier sind die Zinsen und Amortisationsbeträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

Digitized by Google

282. Dem Erneuerungsfonds wurden überwiesen: a) für die Betriebsmittel . . . . . 15396 Thlr.
b) für Bahn-Inventar-Gegenstände . . . . 2010 „
c) für Oberbau-Eisenmaterialien . . . . . 2914 „
zusammen 20320 Thlr.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Der für die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn separato bestehende Kranken-Unterstützungs-Verein schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 2086 Thlrn. ab.

63. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet**, die **anderweitigen Besitzungen der Gesellschaft**, das **Anlage-Kapital** und die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 u. 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Maidan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,55 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden 5933 Klafter und auf der südöstlichen Linie 7709 Klafter Schienen ausgewechselt.

In verschiedenen Stationen der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 3760 Curront-Klafter vermehrt. Auf der nördlichen Linie wurde zwischen Bubene und Kralup in einer Länge von 3 Meilen das zweite Geleise gelegt. Auf der südöstlichen Linie ist die Legung des zweiten Geleises zwischen Alberti-Irsa und Czegled und zwischen Waitzen und Czegled (ca. 14 Meilen) in Angriff genommen.

2. **Brücken.** Die Holzüberlagen verschiedener, theilweise durch die Kriegs-Ereignisse zerstörten Brücken von zusammen 617 Fuß Oeffnungsweite sind durch neue Eisen-Konstruktionen ersetzt worden. Die im Jahre 1866 zerstörten mittleren 5 Bogen-Oeffnungen der Marchbrücke werden durch 2 mit Eisen-Konstruktionen überbrückte Oeffnungen ersetzt werden.

3. **Stationsbauten.** Die Umgestaltung des Prager Bahnhofes wurde durch die Auflassung der Festungswälle ermöglicht; es wurde die den Bahnhof in 2 Theile trennende Courtine demolirt, der Wallgraben verschüttet und hierdurch der nöthige Raum gewonnen. Die für den Werkstätten- und Zugfördermungsdienst ꝛc. schon früher in Ausführung gebrachten Arbeiten wurden fortgesetzt und theilweise vollendet.

Außerdem ist noch unter den vielen in verschiedenen Stationen ausgeführten Arbeiten die Vergrößerung des Olmützer Bahnhofes hervorzuheben, welche im Einvernehmen mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft und theilweise auch auf gemeinschaftliche Kosten geschieht.

Zwischen Kolin und Podiebrad (nördliche Linie) wurde die Station **Velim** errichtet.

Zum Schutze der Körnerfrüchte wurden in 28 Stationen der südöstlichen Linie 64 Getreideschuppen mit zusammen 5563 Quadrat-Klafter Lagerraum erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 11 Lastzugs-Maschinen und 408 bedeckte Lastwagen vermehrt.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.“, welche Ende 1867 mit einem Bestande von 583863 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien: Wien-Marchegg (6,14 M.) und Stadlau-Laa-Brünn (22,22 Meilen) befanden sich im Jahre 1867 im Bau. Das für diese Linien concessionirte Anlage-Kapital besteht in 150000 Obligationen à 100 Thlr. Für den Bau und die Vorarbeiten sind verausgabt: im Jahre 1866 . . 470269 Thlr. und im Jahre 1867 . . 842324 Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Außerdem sind noch 3155 Stück Actien zum Nominalbetrage von 420667 Thlrn. amortisirt.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenluppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethe kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250).

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 12, auf der südöstlichen 25 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 19 Züge.

Digitized by Google

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch befördert: auf der nördlichen Linie 5928 Ctr., auf der südöstlichen Linie 1249 Ctr., auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 1344 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (letzteres in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 798734 Z.-Ctr., bei der südöstlichen 1479736 Z.-Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 261622 Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)		mit Lastzügen	
auf der nördlichen Linie	54 Equipagen und	395 Pferde;	708 Equipagen und	2226 Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . .	49 „ „	588 „	998 „ „	3470 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie .	7 „ „	349 „	117 „ „	1599 „

Militair-Pferde kamen zur Beförderung auf der nördlichen Linie 191, auf der südöstlichen 2095 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 131 Stück.

183d u. 185b u. c. Die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen sind in Kol. 183d mitenthalten. Dieselben haben betragen:

bei der nördlichen Linie	Fahrzeuge 568381	und Thiere	22400897 Centnermeilen,
„ „ südöstlichen Linie	„ 668832	„ „	76593700 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . .	„ —	„ „	3840152 „

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 6134 Thlr., bei der südöstlichen Linie 18137 Thlr., bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 2119 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben: bei der nördlichen Linie . . . 1359 Thlr. für Equipagen und 3384 Thlr. für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . . 1058 „ „ „ „ 5113 „ „ „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie 170 „ „ „ „ 2004 „ „ „

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Diese Summe repräsentirt die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vornherein in Abzug gebracht.

260. Hierunter sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen und Wohlthätigkeitsspenden enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5320472 + 6135661 + 678671 = . . 12134804 Thlr. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	93476 „
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinen-Fabrik von	532024 „
sowie an diversen Zinsen ꝛc.	486601 „
Diese	13246905 Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	1606825 „

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 63770 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 367280 Thlr. verwendet.

64. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest . . . . . 76,58 Meilen,
mit den Zweigbahnen: a) Mödling-Laxenburg . . . . . 0,61 „
b) Wiener-Neustadt-Odenburg . . . . . 4,94 „
c) von Nabresina bis zur Landesgrenze bei Cormons . 6,88 M.
von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze 0,30 „
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich
befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 6,58 „
88,01 Meilen;

2) deren Flügelbahnen: a) Marburg-Klagenfurt-Villach . . . . . 21,97 „
b) Steinbrück-Sissek . . . . . 16,77 „
c) Agram-Carlstadt . . . . . 6,55 „

3) die Ungarischen Flügelbahnen:
a) Odenburg-Groß-Kanizsa . . . . . 21,99 „
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen . . . . . 43,91 „
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny . . . . . 10,88 „
zusammen 210,01 Meilen.

Digitized by Google

übertragen 210,01 Meilen.

B. Die Tiroler Linien:

1) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 9,75 Meilen,

2) die am 24. August 1867 dem Betriebe übergebene Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . . 16,72 „

3) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,01 M.,
von welcher die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . 0,71 „
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet,
daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 13,30 „

zusammen . . . 39,78 „

Auf diese . . . 249,79 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Für die Tiroler Linien berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Brennerbahn (ad B 2) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 29,01 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Auf der Strecke Krieglach-Bruck (Südbahn) wurde das zweite Geleise in einer Ausdehnung von 2,8 Meilen ausgeführt.

Auf der Nord- und Südtiroler Linie werden die Geleise-Anlagen der Stationen umgelegt und die Hauptwechsel durch Weichenherze neuer Konstruktion ersetzt. Auf den Stationen Kufstein, Botzen und Ala wurden die Geleise vermehrt.

Die Schienen der Nord- und Südtiroler Linie werden successive durch jene des Systems, welches auf der Brenner-Linie in Anwendung kam, ersetzt werden. Diese Schienen sind um 6½‴ höher und per Fuß um ca. 0,26 Z.-Pfd. schwerer als diejenigen der ersteren Linien.

2. Stationsbauten. In den Stationen Kufstein, Innsbruck, Botzen, Trient und Ala wurden die Stationsgebäude vergrößert und in Ala ein Empfangsgebäude errichtet.

3. Telegraphen. Alle Stationen der Tiroler Linie sind mit Morse'schen Sprechapparaten versehen.

Die Signalisirung der Züge findet auf der Strecke Kufstein-Ala durch electromagnetische Läutewerke und von Ala ab, von wo an die Italienische Verwaltung den Betrieb übernommen hat, mittelst Hornsignalen statt.

Als optische Signale fungiren gegenwärtig nur die vor den Stationen aufgestellten Distanz-Signale, welche zur Deckung der Stationen und der darin befindlichen Züge dienen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Südbahn und Tiroler.**

13. Doppelgeleise liegen auf der Südbahn (Wien-Triest) und auf den Tiroler Linien von Steinach bis Gries (1,98 M.), von Gries nach Brenner (0,71 M.) und von Franzensfeste bis Brixen (1,35 M.).

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Venetianischen von 57,6 M., der Lombardischen von 62,8 M. und der Central-Italienischen von 38,8 M., der von derselben neu erbauten und im Bau begriffenen Strecken (ca. 408 M. im Betriebe und 13,7 M. im Bau), der Werth der Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1867 . . 270 235 833 Thlr.

87c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1867 gemachten Anleihen. Davon sind 129 043 397 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 62 886 858 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Durch Uebereinkommen vom 13. April 1867 ist die Zins-Garantie für das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital wie folgt festgesetzt worden: die Staatsregierung garantirt der Südbahn-Gesellschaft für die ganze Dauer ihrer Concession und für die Gesammtheit ihrer auf Oesterreichischem Gebiete zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen ein Brutto-Erträgniß, welches für das Jahr 1867 . . . 92 000 Fl. pro Meile und für jedes folgende Jahr so lange 1000 Fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 Fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat.

Tiroler Linie.

96a. Hierunter befindet sich 1 Salonwagen. Außerdem ist noch ein Hof- und 1 Kommissionswagen vorhanden.

Südbahn.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 9 als Postwagen in Verwendung.

Südbahn und Tiroler Linie.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

Digitized by Google

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 9 650 656 Thlrn. und der Tiroler Linien von 324 965 Thlrn. = ... 9 975 621 Thlrn.
treten hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen) Netzes mit . . . . . 7 123 143 „
sowie die aus dem Titel der Zins-Garantie des Italienischen Netzes reinstrirende Summe, abzüglich der allgemeinen Kosten dieses Netzes mit . . 1 179 310 Thlrn.
Hiervon kommen in Abzug die allgemeinen Kosten des Oesterreichischen Netzes mit . . . . . 524 149 „
Es verbleiben . . . . . 655 161 „
Diese . . . . . 17 753 925 Thlr.
nebst den Betriebsresten früherer Jahre und Kapitalzinsen von . . . . . 72 060 „
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen. Die im Vorjahre noch verbliebenen 3 000 082 Thlr. sind als außerordentliche Reserve in den Reservefonds gelegt. (Siehe Kol. 277—280.)

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

273b. Dies sind Instandsetzungskosten der Piemontesischen Linien.

Tiroler Linie.

285—295. Wegen der erheblichen Veränderung des Bahngebiets gegen das Vorjahr kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden.

345. Außerdem war der Verkehr während dreier Tage theilweise unterbrochen.

Südbahn und Tiroler.

361. Die in dem Bestande der Pensionskasse enthaltenen Effekten sind zum Tagescourse in Ansatz gebracht worden. Dieselben bestanden aus:

3procentigen	Werthpapieren	zum	Nennwerthe	von	344 800	Thlrn.
5 „	„	„	„	„	302 074	„
5½ „	„	„	„	„	7 334	„
6 „	„	„	„	„	26 667	„

Aus Anlaß der Abtretung der Venetianischen Linie an die Verwaltung in Turin wurde der Fonds getheilt und derselben übergeben:
baar 13 196 Thlr., 3procentige Effekten 101 867 Thlr., 5procentige Effekten 76 490 Thlr., 5¼proc. Effekten 2 667 Thlr., wogegen dieselbe eine Pensionslast von 1 556 Thlrn. übernahm.

65. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die 3,₅₂ Meilen (26,₅₅₂ Kilometer) lange Strecke von Schwadowitz nach Königshain wurde am 1. August 1868 dem Betriebe übergeben.

Durch den mit der Königl. Preußischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag vom 5. August 1867 ist der Anschluß der Preußischen Staatsbahn bei Königshain sichergestellt und soll der Bau auf Preußischem Gebiete in nächster Zeit beginnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75—85. Diese Summen beziehen auf die älteren, im Betriebe befindlichen 26,₁₈ Meilen.
Für die Strecke Schwadowitz-Königshain sind 3 283 400 Thlr., bestehend in Prioritäts-Obligationen, concessionirt und es waren ult. 1867 verwendet:

für Vorarbeiten	4 647	Thlr.
„ Grunderwerb	28 960	„
„ den Bahnkörper und den Oberbau	2 199 033	„
„ Betriebsmittel	283 261	„
Insgemein	36 492	„
zusammen	2 552 393	Thlr.

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,₂ Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere. Davon sind:

604	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	und	8469	Z.-Ctr.	Thiere	im Binnenverkehre	befördert worden,
270	„	„	„	6619	„	„	„ direkten Verkehre	aufgegeben,
1666	„	„	„	54 427	„	„	„ „ „	angekommen,
zus. 2540	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	u.	69 515	Z.-Ctr.	Thiere,	wie in Kol. 179a	angegeben.

177. Die Anzahl der beförderten Equipagen wird nicht notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

272. Außerdem sind noch 1697 Thlr. aus dem „Interessen-Conto" zur Vertheilung der Dividende verwendet worden; einschließlich derselben beträgt die vertheilte Summe 475 000 Thlr.

Digitized by Google

296. Im Vorjahre hat die Dividende einschließlich des Staatszuschusses 4,5 Proc. betragen.

346. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande beruht in der Verschiedenheit des wirklichen zum Nominalwerthe der in den Fonds befindlichen Werthpapiere.

66. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 21 961 Thlrn. ab.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87a. Aus dem concessionirten Anlage-Kapitale scheiden 50 000 Stück Actien im Nominalbetrage von 7 000 000 Thlrn. aus, weil mit der Concessionirung der ersten Siebenbürger Eisenbahn die Verpflichtung der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zum Baue der Linie Nyiregyhaza-Szigeth, für welche jenes Anlage-Kapital bestimmt war, definitiv weggefallen ist.

76. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

91e. Von den hier aufgeführten Lokomotiven wurden 5 von W. Günther in Wiener-Neustadt gelieferte an die erste Siebenbürger Eisenbahn verkauft und 2 derselben am 8. September 1867 übergeben.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Centnern enthalten.

115a. Desgleichen hier die Anschaffungskosten derselben.

126. Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich des Reservedienstes, des Rangirens, der Heizung der Vorwärmer und Dampfpumpen) wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden 22 068 Klafter Holz und 44 151 Centner Braunkohlen. Die letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

141 u. 147. Hierin sind auch die auf fremden Bahnen durchlaufenen Achsmeilen enthalten, und zwar 121 Achsmeilen, welche von den Postwagen und 89 751 Achsmeilen, welche von den Arbeitswagen zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb in Kol. 153a nicht mitaufgenommen worden.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 53 867 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 679 660 Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 8001 Ctr. im direkten Verkehre angekommen, zusammen 741 528 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 13 Equipagen und 481 Pferde mit den Personenzügen befördert.

204. Hierin ist die Einnahme für die vorstehend aufgeführten Equipagen und Pferde mitenthalten.

219 u. 220. Ebenso sind hierin 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" enthalten, welche nach dem Finanz-Ministerial-Erlaß vom 24. April 1867 in Einnahme zu stellen sind und in Kol. 271 als Ausgabe erscheinen.

231. Die Grund-, Haus- und Gebäudesteuer haben 5004 Thlr., die Feuerversicherungs-Prämie 18 000 Thlr. betragen.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 enthalten.

272. Ein Theil der Actien ist noch im Besitze der Gesellschaft. Derselbe nimmt an der Dividende nicht Theil.

280. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit dem Vorjahre sind die in Kol. 219 u. 220 enthaltenen 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" außer Ansatz geblieben.

67. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind

2036	Z.-Ctr.	im Binnenverkehre befördert,
3483	„	„ direkten Verkehre aufgegeben,
1999	„	„ „ „ angekommen und
264	„	„ Durchgangsverkehre befördert.
7782	Z.-Ctr.,	zusammen wie in Kol. 179a angegeben.

178. Es wird nur das Gewicht der beförderten Thiere notirt. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

357. Dies sind Zinsen für im Laufe des Jahres angekaufte Werthpapiere.

Digitized by Google

C. Fremdländische Eisenbahnen.

68. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- ꝛc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse war noch nicht gegründet.

69. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahrs, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1867 bis ult. April 1868.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 212 das Nähere enthalten.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personen-Verkehre.

244. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1866 emittirte Actien-Kapital von rund 13 150 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

70a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** derselben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thlr. Preußisch nicht erheblich ist.

IV. Ueber die **Vertheilung** der mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlichen Ausgaben sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik ebenfalls speziellere Mittheilungen gemacht.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

96d. Außerdem sind noch 6 Gallawagen und 1 Salonwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel einschließlich der Neubeschaffungen.

123a. Hierin ist die Zahl der Militair- und Extrazüge enthalten.

165. Ebenso hierin das Gewicht der beförderten Militair-Effekten und Bagage.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale einschließlich der Wärterlokale.

270a. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf die Jahresrente an den Staat 229 167 Rubel Silber und auf die Verzinsung und Amortisation der Obligationen 111 884 Rubel Silber.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA REGIA

Digitized by Google